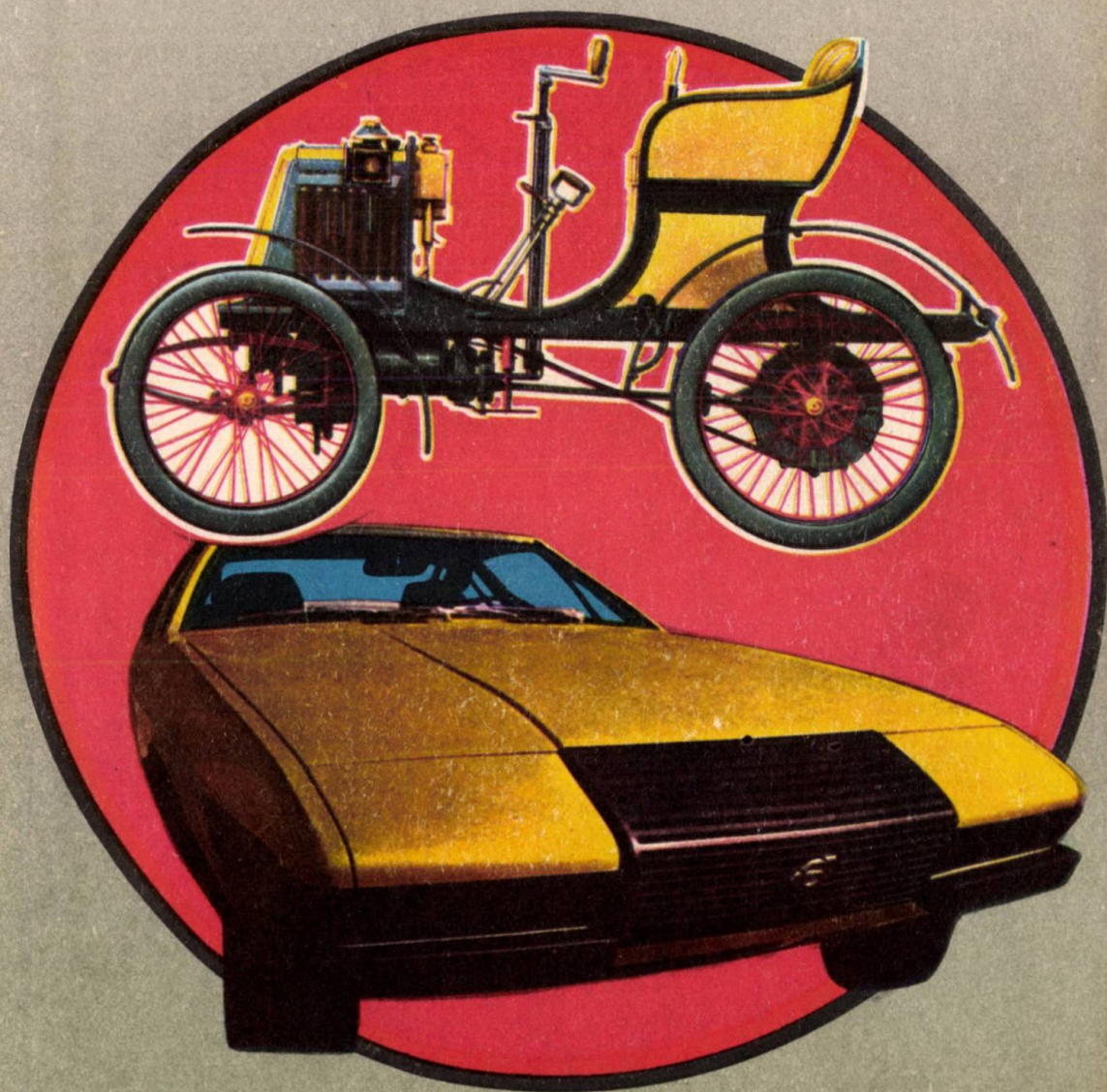


I 10826

almanah AUTO '73



ALMANAH AUTO 1973

ÎN ALMANAHUL AUTO '73
SEMNEAZĂ:

• CONSTANTIN ARAMĂ • AUREL
BARANGA • EUGEN BARBU •
GHEORGHE BRĂTESCU • ION BO-
BOCEL • N. CAJAL • PETRE CARP
• HORIA CONSTANTINESCU STRI-
HAN • MIRCEA COSTEA • DELLY
CRĂSNARU • EMILIAN CRISTEA •
PETRE CRISTEA • VASILE DOCHIA
• MIHAI DUMITRU • MIHAI ELEF-
TERESCU • GHEORGHE FOTESCU
• DINU GEORGESCU • GRAHAM
HILL • JACQUES ICKX • VASILE
IORDĂCHESCU • ALEXANDRU IO-
NESCU • DUMITRU LAZĂR • I.
MOSCU • TUDOR MUȘATESCU •
VICTOR NAGHI • OCTAVIAN NI-
CULESCU • GHEORGHE PIȚULES-
CU • V.D. POPA • TUDOR PO-
PESCU • OTTO REINDL • RADU
ROSETTI • MIHAI STRATULAT •
IOAN ȘALARIU • LIVIU ȘERBAN •
MIHAI ȘOIMAN • N. TOPOR •
RADU TUDORAN • I. TUGUI •
DAN VĂITEANU • D. VELIKANOV
• HARALAMBIE VLĂSCEANU • VA-
CLAV ZACEK.

La mulți ani 1973!



I 10826

DATE
IMPORTANTE

U
IANI 2022

Biblioteca „ASTRA”
— U I B I S —

almanah
auto
'73

17200

DATE IMPORTANTE

- 24 ianuarie 1859** — Unirea Principatelor Române.
- ianuarie-Februarie 1933** — Au avut loc eroicele lupte ale muncitorilor ceferiști și petroliști, conduse de P.C.R.
- 24 februarie 1848** — 125 de ani de la publicarea Manifestului Partidului Comunist.
- 6 martie 1945** — A fost instaurat primul guvern democratic din istoria României, condus de dr. Petru Groza.
- 8 martie** — Ziua internațională a femeii.
- 21 martie** — Ziua internațională pentru eliminarea discriminării rasiale.
- 31 martie** — 80 de ani de la constituirea Partidului Social-Democrat al Muncitorilor din România.
- 21 aprilie** — S-a născut V.I. Lenin.
- 1 Mai** — Ziua solidarității internaționale a celor ce muncesc.
- 2 mai** — Ziua tineretului din Republica Socialistă România.
- 5 mai** — S-a născut Karl Marx.
- 8 mai 1921** — Crearea Partidului Comunist Român.
- 9 mai 1877** — Proclamarea independenței de stat a României.
- 9 mai 1945** — Ziua victoriei asupra fascismului.
- 15 mai 1848** — 125 de ani de la istorica adunare de pe Cîmpia Libertății de la Blaj.
- 1 iunie** — Ziua internațională pentru apărarea copilului.
- 9 iunie** — 125 de ani de la Adunarea de la Izlaz — începutul revoluției de la 1848 în Țara Românească.
- 11 iunie** — 25 de ani de la votarea de către Marea Adunare Națională a legii naționalizării principalelor mijloace de producție.
- 6-12 august 1969** — Au avut loc lucrările Congresului al X-lea al P.C.R.
- 21 august 1965** — Marea Adunare Națională a adoptat Constituția Republicii Socialiste România.
- 23 August** — Ziua eliberării României de sub jugul fascist.
- 13 septembrie** — 125 de ani de la lupta din Dealul Spirii dintre pompierii români și trupele turcești venite să înfrângă revoluția.
- 25 octombrie** — Ziua Forțelor Armate ale Republicii Socialiste România.
- 7 noiembrie 1917** — Victoria Marii Revoluții Socialiste din Octombrie.
- 19 noiembrie** — 5 ani de la constituirea Consiliului Național al Frontului Unității Socialiste.
- 28 noiembrie 1820** — S-a născut Friedrich Engels.
- 1 decembrie 1918** — Unirea Transilvaniei cu România.
- 30 decembrie 1947** — Abolirea monarhiei și proclamarea Republicii Populare Române. La 21 august 1965, țara noastră a devenit Republica Socialistă România.





Tovarășul NICOLAE CEAUȘESCU
SECRETARUL GENERAL AL PARTIDULUI COMUNIST ROMÂN
PREȘEDINTELE CONSILIULUI DE STAT





Conferința Națională a partidului — eveniment politic major în viața poporului și a patrie

ROMÂNIEI SOCIALISTE UN VIITOR DE AUR

Anul 1972 a înscris în cronica contemporană a României noi și mari obiective economico-sociale, acte de eroism și dăruire ale oamenilor muncii de la orașe și sate, pentru făurirea societății socialiste multilateral dezvoltate. Rațiunea și sensul a tot ceea ce înfăptuim, zi de zi și an de an, în patria noastră, sînt creșterea bunăstării materiale și spirituale a maselor, satisfacerea cit mai deplină a nevoilor întregului popor, asigurarea condițiilor pentru manifestarea plenară a personalității umane.



La data cînd încercăm o retrospectivă a anului care s-a scurs, dimensiunile realizărilor celui de-al doilea an al cincinalului demonstrează pregnant creșterea constantă și în ritm susținut a forțelor de producție ale țării, amplificarea capacității creatoare a poporului nostru și, ca urmare, sporirea avuției naționale. Producția industrială realizată în 1972 este de 21 de ori mai mare decît în 1938, iar venitul național de 7,6 ori. Numai fondul de salarii din anul pe care l-am încheiat este de peste 3 ori mai mare decît întregul venit național al României anului 1938. Edificator pentru creșterea nivelului de trai al oamenilor muncii este faptul că, începînd de la 1 septembrie 1972, salariul tarifar minim a fost majorat la 1000 lei lunar.

Înfruntînd condițiile vitrege ale naturii din toamna care a trecut, țărani cooperatori, lucrătorii întreprinderilor agricole de stat și mecanizatorii au luptat eroic pentru a strînge întreaga recoltă, pentru a efectua însămînțările de toamnă în bune condiții. Vizita de lucru a tovarășului Nicolae Ceaușescu în unele județe afectate de inundații, măsurile operative adoptate, recomandările și indicațiile secretarului general al partidului pentru înlăturarea grabnică a urmărilor ploilor abundente căzute în luna septembrie și în prima decadă a lunii octombrie constituie o mărturie adînc grăitoare a grijii sale neobosite, staționice, față de viața de zi cu zi a oamenilor muncii.

Desfășurate sub semnul unității de monolit dintre partid și popor, vizitele de lucru ale tovarășului Nicolae Ceaușescu în Capitală și județele țării, din anul 1972, au adăugat noi valențe dialogului fructuos pe care conducătorul partidului și statului îl poartă neconștient cu cei ce muncesc.

Marele, imensul efort colectiv închinat unui viitor mai fericit pe pămîntul României pulsează pretutindeni, cu cea mai înaltă intensitate. Izvorit dintr-o înaltă conștiință patriotică, din încrederea deplină în politica partidului, acest avînt creator al maselor se va înscrie la loc de cinste în cartea de aur a patriei, spre binele omului de azi și de mîine.

1972 a fost anul unor importante evenimente politice în viața poporului român. Dar evenimentul politic major, care a polarizat în cel mai înalt grad atenția și interesul între-

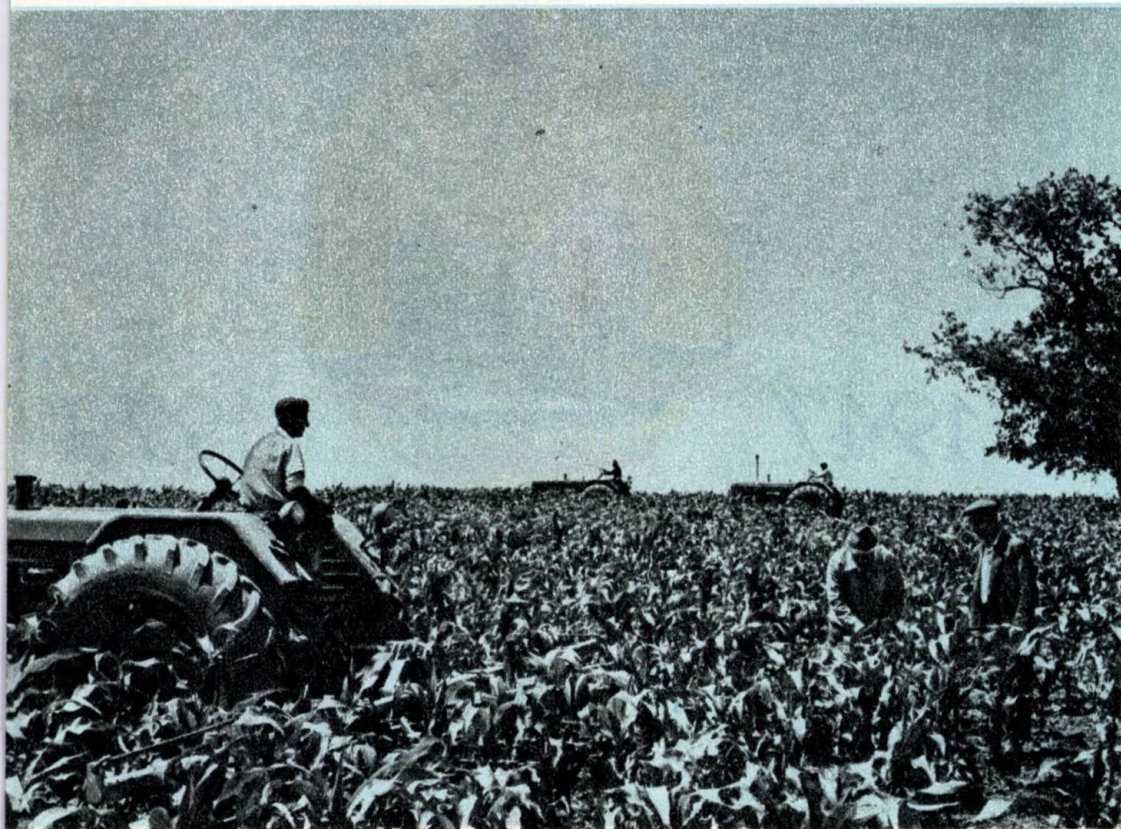


Construim intens, cu abnegație și trăinicie, pentru ziua de astăzi și pentru cea de mâine.

lului nostru popor este Conferința Națională a partidului. Moment de sinteză cuprinzătoare a experienței construcției socialismului în România, Conferința Națională a partidului a jalonat direcțiile de acțiune în vederea perfecționării în continuare a conducerii societății, a înaintării mai rapide a patriei pe calea socialismului, pentru a reduce decalajul existent între țara noastră și țările avansate din lume. Hotărârile conferinței au găsit un viu ecou în inima și conștiința întregului popor, care s-a angajat plenar să contribuie cu abnegație și dăruire, la edificarea societății socialiste multilateral dezvoltate, la progresul și fericirea României de azi și de mâine, la slujirea neabătută a cauzei socialismului și păcii în lume.

Drumul pe care-l străbătem spre un viitor mai fericit este luminat de hotărârile Congresului al X-lea și Conferinței Naționale a partidului, documente de mare însemnătate teoretică și practică, care guvernează întreaga dezvoltare economico-socială a României în actualul cincinal și în deceniile următoare. Înfăptuirea obiectivelor fundamentale adoptate de aceste foruri constituie un act de înaltă responsabilitate față de întreaga noastră națiune.

Pentru a construi România socialistă de mâine este necesar să realizăm un puternic avânt al forțelor de producție, pe baza științei și tehnicii moderne, perfecționarea continuă a relațiilor de producție și a raporturilor dintre oameni, ridicarea nivelului de trai, de cunoaștere și cultură al tuturor celor ce muncesc, adâncirea democrației socialiste, crearea condițiilor pentru participarea activă a întregului popor la conducerea țării, pentru afirmarea plenară a personalității umane, aplicarea în viață a principiilor eticii și echității socialiste, satisfacerea tot mai deplină a necesităților de viață materiale și



Sub soarele transformărilor socialiste, ogorul străbun rodește înzecit.

spirituale ale întregului popor. Fără a face abuz de cifre, câteva din ele ne dau o imagine impresionantă: producția industrială globală va fi în anul 1990 de 6—8 ori mai mare decât în 1970; se vor produce 180—200 de miliarde KWh energie electrică; 20.000.000—25.000.000 de tone de oțel; 450.000—500.000 de autoturisme; 150.000—200.000 de autocamioane; se va asigura irigarea întregii suprafețe arabile, ceea ce va permite o producție de 28.000.000—30.000.000 de tone de cereale etc.

Pe o asemenea temelie, venitul național pe cap de locuitor va ajunge în 1990 la 3000 de dolari, ceea ce va plasa patria noastră în rândurile țărilor cu o economie avansată. Iar veniturile reale pentru fiecare locuitor vor fi de 3,5 ori mai mari față de 1970.

Etapa pe care o parcurgem în prezent este marcată de o amplă și creatoare activitate desfășurată de partid pentru perfecționarea întregului sistem al relațiilor de producție, a formelor de organizare și de conducere din toate compartimentele mecanismului economic și social. Materializarea măsurilor adoptate în acest scop va crea acel cadru necesar pentru accelerarea și intensificarea progresului material al patriei, pentru edificarea societății socialiste multilateral dezvoltate.

Desigur că făurirea unui viitor de aur României socialiste, în numai două decenii, viitor pe care înaintașii noștri luminați îl visau de-abia prin «secoli a ei înălțare», necesită eforturi mari, dar nici un efort nu poate fi considerat prea mare atunci când este vorba de viitorul patriei socialiste, de viitorul copiilor noștri. Cu conștiința celei mai înalte răspunderi, întregul popor a trecut la realizarea minunatului program de dezvoltare economică și socială a României, într-un ritm susținut, pentru a asigura patriei noastre un viitor de aur.

Vasile DOCHIA

1947



1972



UN SFERT DE SECOL E O SĂRBĂTĂTOARE

RADU TUDORAN

Un sfert de secol e o etapă marcantă în viața popoarelor, cum ar fi nunta de argint în căsniile fericite, nedestrămate nici de neînțelegeri, nici de moarte. Un sfert de secol e o unitate de timp istorică. Bilanțul la sfârșitul ei, capătă însemnătatea faptelor definitive, destinate posterității. Nimic din ce s-a înfăptuit și poartă garanția a douăzeci și cinci de ani nu poate să pună semne de îndoială. Toate și în toate sensurile au avut timp să-și arate trăinicia.

Un sfert de secol e o sărbătoare. Cu asemenea prilej, cum face omul la sărbătorile lui de familie, se aruncă o privire în urmă. Nu îți continui niciodată drumul, fără să-ți amintești coasta pe care ai urcat-o. E o coastă, o continuă ascensiune în istoria Republicii noastre atât de tinere și atât de mature.

În douăzeci și cinci de ani țara s-a schimbat, că un om plecat la începuturile ei și întors astăzi nu ar mai recunoaște-o. Cei care trăim în mijlocul transformărilor și luăm parte la ele,

cu mintea, cu sufletul și cu munca noastră, nu le observăm în adevărata lor dezvoltare, decât cu un efort de imaginație. Dar pe chipurile cunoscuților și prietenilor din alte țări, care vin aici la intervale, citesc surpriza crescând de la un an la altul, ca să ajungă până la admirație amestecată cu nedumerire.

Înfăptuirile pe care am să le amintesc, potrivite cu o publicație consacrată turismului și automobilului, n-or fi cele mai mari și mai însemnate între toate, dar unele nu se puteau face fără altele, cum nu se poate face armonie în muzică fără o complexitate de sunete. În aceste zile sărbătorești de confruntare a trecutului cu prezentul și de proiectare a prezentului asupra viitorului, se vor aminti fabricile, uzinele și hidrocentralele, unele din ele minuni mondiale. Se vor aminti irigațiile, mașinile agricole și tractoarele. Nu se vor uita imensele blocuri de locuințe și orașele noi, care punctează toate zările țării. O explorare a străzilor și bulevardelor care definesc Balta Albă, în marginea Capitalei, sau Baia Mare, nou construită în partea cealaltă a țării, echivalează cu descoperirea unor lumi nebănuite, cu o forță plastică mai puternică decât a naturii, cu toate volumele ei și cu toate culorile.

În chiar toamna aceasta am dat o roată a țării și apoi am brăzdat-o în toate direcțiile, pornind de la Constanța până la Oradea, după ce am trecut prin Iași, prin Suceava, prin întreg peisajul civil și industrial din nord și nord-vest, ca să ajung în continuare la Cluj și la Tg. Mureș, apoi la Arad și Timișoara și, în sfârșit, în toate orașele de pe drumul de întoarcere al Bucureștiului.

Aș vrea să pot dărui prietenilor noștri auto-mobilisti o hartă a acestui itinerar, și a altora, încă nebănuite, pe care trebuie să le descoperim ca pe o nouă geografie. Cei douăzeci și cinci de ani ai Republicii ne-au dat automobile și șosele.

În ziua când se proclama Republica României, șoselele ei asfaltate, nu cred că depășeau o mie de kilometri, fructul unor lungi discuții parlamentare, a certurilor între partide, a conflictelor cu societățile de construcții de peste hotare. Eram tânăr pe vremea când se construiau acele șosele, ieșite din suferință, din praf și nădușeală. Drumul internațional de la Oradea la Giurgiu părea că nu are să se mai termine niciodată. Dar într-un târziu, a fost gata, cu o trudă care s-a uitat, și astăzi ar părea inexplicabilă. Era o înlesnire atât de uluitoare adusă automobilului, încât nu lăsa nici o îndoială despre nemăsuratul folos care ar fi venit de la o altă diagonală de asfalt trasă peste pământul țării. Dar nu s-au mai făcut decât bucățele până

în 1947, pe la Buzău, pe la Slobozia, și în alte câteva locuri, ca să nu pomenesc de șoseaua Piteștiului, stricată complet în primii ani după inaugurare; bani aruncați în colbul vechiului drum al rădvanelor!

Astăzi, oriunde te-ai duce, din Dobrogea în Maramureș, din Lunca Dunării într-a Mureșului, în toate locurile și pe toate direcțiile, găsești șosele asfaltate, nebănuite. Hărțile automobilistice nici nu răzesc să le consemneze, fiindcă de la o ediție la alta apar mereu altele. Nu-i între noi vreunul care să le fi străbătut pe toate! Dacă s-au făcut, înseamnă că era nevoie de ele; dar aceste șosele nu înseamnă numai confort, ci și o bogăție a țării.

Acum douăzeci de ani, când mergeam la mare, pe un litoral aproape pustiu pe vremea aceea, drumul cu automobilul însemna o aventură aproape ca o traversare a Saharei, și nu se justifica decât printr-o nemăsurată pasiune, pentru vehiculul eroic, atât de lesnicios astăzi. Nu descriu casna, lupta cu hîrtoapele și cu praful din Bărăgan, răscolit de camioane, care pe secetă nu se mai rispea decât seara, iar prin sate, la adăpost de vînt, dăinuia pînă dimineața cînd se ridica altul. Multe ore din viață ne-am pierdut pe acest drum, și rău ne-am rupt șalele; mult ne-am chinuit de nerăbdare la Giurgeni, așteptînd să vină bacul și neavînd altă mulțumire în schimb, decât să admirăm magnificul peisaj al Dunării.

Cînd am intrat prima oară pe podul construit cu o repeziciune nesperată, aproape ca în basmele de multă vreme uitate, am avut senzația că trec Dunărea cu aeroplanul. Nu-i o metaforă; forma acestei minunate lucrări de artă, fie bine-cuvîntată! — dă senzația decolării.

Iar pe litoralul aproape inaccesibil acum douăzeci și cinci de ani, circulă automobile venite din toate părțile lumii, așa cum automobilele noastre circulă în multe locuri prin lume.

Am întîlnit pe șoselele europene autoturisme cu matricola României, fabricate la Pitești, unde acum se merge pe o veritabilă autostradă, din acelea pe care le-am privit cu jînd și fără speranță în Franța și Italia. Am întîlnit uriașe camioane de transport, unele fabricate la Brașov, adevărate trenuri rutiere, pe ale căror flancuri am putut citi de departe, scris cu majuscule cît statul omului, ROMANIA.

Asemenea întîlniri emoționante mi-au trezit dorul de țară și mîndria. Le evoc și le închin cu căldură Republicii noastre, la a douăzeci și cincea ei aniversare, lăsînd loc deschis tuturor speranțelor pentru următoarea etapă, care vrem să fie, ca în căsniciile fericite, aceea de aur.



AUTOMOBILUL ROMÂNESC

EUGEN BARBU

Automobilul românesc se clasicizează, intră în epoca nuanțelor, devine prolific și se califică din mers! Succesul, să zicem, al tipului de mașină **Jeep**, plasat în America, mi se pare semnificativ, dar nu de neînțeles.

Mintea inginerescă a românului este bine cunoscută. El a imaginat înaintea altora avionul, el a zburat, de ce nu ar fi mers pe patru roți mai bine ca altul? Istoria mașinii duse de elanul benzinei, este veche și complicată. Mari avânturi tehnice, vicisitudini neașteptate și iar răsărituri spectaculoase, pline de triumfuri...

«Dacia» sau «Aro» reprezintă numai o palidă imagine a ceea ce pot face constructorii noștri de vehicule rapide și trebuie să considerăm aceste succese numai un început.

Dar mai bine să privim retrospectiv puțin...

Apariția autocamionului românesc nu a fost și nici nu putea să fie un miracol. Miraculos era că el a fost construit de niște oameni care abia lăsaseră din mână plugul de lemn, moștenit de la un regim de tristă amintire, și se apucaseră să gândească mașini. Nu a fost o poveste, este realitatea cea mai adevărată. Cțiva ingineri au strâns în jurul lor un grup de lucrători inteligenți, fără instrucție tehnică, și i-au învățat meticolos alfabetul motoarelor. Saltul de la creșterea oii la umblarea în universul pieselor care alcătuiesc trupul fizic al unui vehicul nu a fost deloc lesnicios, cum nu este lesnicios nici un început. Probabil că au mai fost și din cei care au dat bir cu fugiții sau cărora opera aceasta de a alcătui mijloace de transport mecanice li s-a părut prea grea, dar rezultatele s-au ivit imediat și nu au fost dintre cele mai rele.

O dată ce pe șoselele noastre s-au ivit rapidele «Steagul Roșu» sau «Carpați», ceea am început să uităm proaspăta istorie a automobilului nostru, a urmat rafinarea și imaginarea unei mașini de volaj. Patria automobilului a mai sporit cu un județ și au apărut noi nume în șirul de date. Piteștiul și Colibașii au dovedit că pot să stea la cot cu industria franceză cu care au conlucrat. Pe televizor, recent, am putut să văd o nouă mlădiță a industriei automobiliste române: o fabrică de parbrizuri. Asta după ce am construit automobilul «Aro», care se cațără pe muni și umblă pe șosele proaste fără să se resimtă, bătînd tipuri asemănătoare pe piețele mondiale, prin soliditate și forță, prin acea suplete care este caracteristică minții românești în toate domeniile.

Să ne bucurăm și să urăm constructorilor noi succese!

CA VOINICUL DIN POVESTE

În 1972 s-au împlinit două decenii de la începerea producției industriale pe platforma Colibași-Argeș. La început s-au fabricat piese și agregate pentru camioane, tractoare și pentru cel dintâi tip de autoturism românesc de teren. Dar lângă vechea întreprindere de la Colibași, s-a înălțat, în anii din urmă, o modernă uzină de autoturisme, care a intrat în fabricație, în al doilea semestru al anului 1968. Noua unitate industrială a produs în primele sale luni de existență un lot de 2 000 autoturisme Dacia 1100. Apoi, producția s-a extins, în gama de fabricație intrând și modelul Dacia 1300.

*

Pentru noi, constructorii de automobile din Argeș, vara anului 1968 are valoare de simbol: pe poarta uzinei a ieșit primul autoturism românesc Dacia 1100. Ne vom aminti întotdeauna cu emoție ziua aceea de 20 August, când la volanul uneia din primele noastre mașini a luat loc însuși conducătorul iubit al partidului și statului, tovarășul Nicolae Ceaușescu. Întregul popor a înregistrat cu nespusă bucurie acest moment sărbătoresc, momentul în care industria socialistă a țării se îmbogă-



Ing. Mihai DUMITRU
director general al Grupului de
uzine de autoturisme Pitești



țea cu o nouă ramură industrială, necunoscută în trecut — construcția de autoturisme.

La numai un an după acest eveniment memorabil, la uzina noastră a intrat în fabricație un nou tip de autoturism — Dacia 1300. Plecând de la o producție anuală de 12 000 de autoturisme, am ajuns să ridicăm această producție, în 1972, la 27 000 de bucăți anual. În cei patru ani de la intrarea în funcțiune, de pe benzile de montaj ale U.A.P. au ieșit peste 75 000 de automobile, marea lor majoritate destinate nevoilor interne, iar o parte trimise la export în țări ca Cehoslovacia, R.D. Germană, Finlanda, Grecia, Iugoslavia, Algeria etc.

Uzina noastră — rod al politicii partidului, de industrializare socialistă a țării — a crescut și s-a dezvoltat ca volnicul din poveste. Prin hărnicia, iscusința și entuziasmul constructorilor, ea și-a adăugat an de an noi secții, a fost dotată cu noi instalații și utilaje, de cel mai ridicat nivel tehnic. Ne mindrim cu faptul că astăzi, la mai puțin de 7 minute un nou automobil Dacia iese de pe banda de montaj a uzinei.

Mobilizat în muncă, asemeni întregului popor, de istoricele hotărâri ale Congresului al X-lea și ale Conferinței Naționale a partidului, colectivul uzinei noastre depune eforturi sporite pentru diversificarea producției și pentru mărirea seriei de fabricație pînă la 150—200 de mii de autoturisme pe an. Avem mereu în față prețioasele indicații ale secretarului general al partidului nostru, tovarășul Nicolae Ceaușescu, date cu prilejul vizitei făcute în uzină, în vara anului 1972 — de a utiliza cu randament maxim tehnica modernă a întreprinderii, de a realiza indici cît mai înalți în folosirea forței de muncă, de a reduce permanent costul de producție, astfel încît autoturismele Dacia să devină cît mai accesibile celor mai largi categorii de oameni ai muncii și cît mai competitive pe piața externă.

Pe parcursul actualului plan cincinal, precum și în anii care vor urma, producția

uzinei se va diversifica și va spori și mai mult. Avem în vedere ca din producția noastră actuală și de perspectivă un anumit procent să-l constituie autoturismele Dacia 1300, iar un alt procent un automobil de mic litraj, aflat în studiu.

După cum se știe, autoturismul Dacia 1300 este rodul cooperării tehnice româno-franceze. Datorită nivelului tehnic ridicat al industriei noastre constructoare de mașini, datorită abnegației și dăruirii cu care muncește colectivul uzinei noastre, sîntem pe punctul de a trece la integrarea aproape totală în fabricație a modelului Dacia 1300 și de a realiza în serie și alte variante ale acestei mașini: o variantă de lux, un break, o autosanitară, o variantă pentru drumuri de categorie inferioară.

În planurile noastre de perspectivă — o perspectivă nu prea îndepărtată — este prevăzută realizarea unui autoturism de concepție în întregime românească, precum și trecerea la construirea unei mașini cu motor de 1500 cmc, extrapolat din actualul motor de Dacia 1300. Firește, pentru realizarea acestor planuri vom coopera și în viitor cu parteneri străini, pe baza principiilor după care se bazează întreaga politică externă a statului nostru: bună înțelegere, egalitate, avantaj reciproc, respectarea suveranității și independenței naționale.

La chemarea partidului de a realiza actualul cincinal înainte de termen, colectivul uzinei noastre s-a angajat să-și îndeplinească obligațiile ce-i revin în numai 4 ani și 6 luni. Aceasta va însemna o producție suplimentară de un miliard și jumătate de lei, din care cea mai mare parte va fi destinată exportului. Desfășurăm permanent o vastă activitate de cercetare științifică, o largă acțiune de dotare a secțiilor cu utilaje realizate de noi, a căror valoare s-a ridicat în 1972 la 27 milioane lei. Acesta este răspunsul nostru la îndemnul partidului adresat întregului popor: de a munci mai bine, mai eficient, pentru a înălța patria pe noi culmi de civilizație și progres.

«ZIMBRUL» ÎN CURSĂ PESTE CONTINENTE



VICTOR NAGHI, Erou al Muncii Socialiste, director general al Uzinei Mecanice Muscel

N-au trecut prea mulți ani de când o mînă de oameni entuziaști au hotărît să asimileze în mica uzină de la poalele Mateiașului, primul tot-teren românesc. Era o încercare temerară, produsul depășind cu mult în complexitate tot ceea ce se făcuse pînă atunci în uzină. Au fost, firește, dificultăți. Au fost depășite nenumărate praguri, dar acțiunea s-a încheiat cu o reușită. Automobilul realizat se numea «IMS-57».

Succesul a dat aripi constructorilor, declanșînd energii nebănuite. S-a trecut la transformarea «IMS»-ului într-un automobil perfecționat, denumit «M-59». În sfîrșit, a apărut «M-461», o mașină cu perfecționări esențiale, căreia i s-a zis, pe drept cuvînt, «Zimbrul Carpaților».

Robust, cu calități dinamice remarcabile și o capacitate de trecere invidiată de orice alt gen de vehicul, «M-461» a devenit un prețios ajutor pentru fermieri și silvicultori, pentru constructori de tot felul, pentru geologi sau amatorii de vînătoare, făcîndu-se remarcat pe piața internațională.

Uzina Mecanică Muscel — locul de naștere al lui «M-461» — dispune astăzi de un colectiv de specialiști în stare să răspundă solicitărilor cumpărătorilor, să abordeze cu competență și maturitate problemele complexe de concepție. Capacitatea tehnică și de producție a uzinei a evoluat și ea în decursul anilor.



Autoturismul «M-461» a reușit să se afirme în exploatare de lungă durată pe terenuri dificile, în competiții internaționale cu mărci de prestigiu, în expediții științifice din Himalaya sau Africa. Cel mai tânăr vâstar al constructorilor musceleni, «ARO-240», a participat și el cu succes, alături de «M-461», la grelele probe efectuate în fața specialiștilor, în timpul Simpozionului internațional automobilistic, organizat în vara lui 1972 la Cimpulung-Muscel.

Pentru succesul continuu al activității noastre, ne străduim să răspundem cât mai bine cererilor beneficiarilor, adaptând acestor solicitări întreaga noastră fabricație. În acest scop, am dezvoltat încă de pe acum concepția și construcția familiei de autoturisme de teren «ARO-240», așa încât ele oferă un plus de confort, aspect interior și exterior îmbunătățit, zgomot și vibrații reduse, încălzire și ventilație foarte bună, cu posibilități de acces și exploatare în zone cu un înalt grad de dificultate. Intenția noastră a fost să construim un autoturism adecvat folosirii în afara șoselelor, dar în măsură să asigure, în același timp, confortul și performanțele unei iluzine care se deplasează pe drumuri asfaltate. Anunțăm și o veste îmbucurătoare pentru agricultură: vom putea dota, la cerere, oricare din acești membri ai familiei «ARO-240» cu priză de putere, șabă de curea, trolu etc., instalații menite să mărească gama de utilizare a mașinilor noastre.

Din anul 1965, autoturismele de teren muscelene au devenit o prezență remarcată pe piața mondială, exportul lor înregistrând o creștere impresionantă. După numai 7 ani, numărul țrilor importatoare a ajuns la 50, de pe patru continente, exportul reprezentând pentru uzina noastră 90% din producția de autoturisme. Printre țările care importă de mai mulți ani autoturismele noastre se numără: R.P. Bulgaria, R.P. Chineză, Columbia, R.S. Cehoslovacă, Chile, Congo, R.D. Germană, R.A. Egipt, R.P. Polonă. Am livrat de asemenea mașini și în R.F. a Germaniei, Franța, Canada etc.

Semnificativ este, pentru prestigiul autoturismului românesc de teren «M-461», textul apărut în revista vest-germană «Hobby», în care se spune: «Acest automobil este admirat ca un lucru exotic, când apare pe platoul de

prezentare. Dar pe parcurs, el îi învață pe constructori ce înseamnă rezistența. La un moment dat (în timpul unui test la care a fost supus, n.n.) s-a nimerit în drum un deal cu grohotiș, cu pietre de mărimea unui cap de copil. Un singur vehicul l-a învins: «ARO-M-461».

Cele mai dificile și pretențioase situații, prin care au trecut autoturismele «ARO» rămân totuși expedițiile științifice efectuate de diferiți beneficiari străini. Câteva mașini «ARO» au luat parte la expediții în Afganistan și Pakistan, la o expediție în Himalaya, iar un exemplar cu remorcă de o tonă a străbătut 18 000 km prin brusă și savană, în cadrul expediției românești transafricane.

Comportarea autoturismelor noastre a fost remarcabilă și în competițiile sportive organizate în străinătate: la primul autocros de la Pardubice (Cehoslovacia), la Aywaille (Belgia) în cadrul «Raliului pădurilor», la Dison (Belgia) în «Raliul smîrcurilor», la Maggiora (Italia). Tot în Italia, două «ARO-M-461» ale firmei Autorom-Italiana au participat la un concurs la Roma, întrecând 55 autoturisme, și la altă competiție organizată la Prato, unde au câștigat un premiu întâi, două cupe și o medalie. Succese asemănătoare s-au obținut și la concursurile din Finlanda, Grecia și Columbia.

O confirmare strălucită a calităților autoturismelor «ARO» ne este dată de revista vest-germană «Hobby», pe care am citat-o mai înainte și care a organizat un test, în condiții de teren dintre cele mai vitrege. Probele de șase zile au testat autoturisme de teren ca Range-Rover, Land-Rover, Nissan Patrol, ARO-M-461, Volkswagen 181 etc. «Ca stea absolută a acestor mașini tot-teren — scrie revista Hobby în coloanele sale — s-a prezentat mașina românească «ARO» cu tracțiune pe patru roți». Ea a fost urmată de mașina japoneză Nissan Patrol. În urma acestui concurs, autoturismul ARO M-461 a fost denumit «Zimbrul». El a scos pe unii din ceilalți concurenți «la cravată» din locuri în care aceștia nu mai puteau ieși prin forțe proprii.

Pregătind noi tipuri din seria «ARO-240», constructorii musceleni fac în așa fel încât «Zimbrul» să-și continue victorios cursa peste continente.

MODELE NOI LA «AUTOBUZUL»

Construcția Uzinei «Autobuzul» din București a început în anul 1951. Doi ani mai târziu, noua întreprindere intră parțial în funcțiune, avînd o producție specializată în mașini agricole, batoze și remorci auto. În anul 1957, uzina este reprofilată pentru fabricația autovehiculelor de transport în comun — autobuze și troleibuze. Ulterior a început și producția de vehicule de tonaj mic, în variantele simplă și dublă tracțiune: camionete, furgonete, microbuz, sanitare.

Produsele Uzinei «Autobuzul» se bucură de o bună apreciere, atît în țară cît și peste hotare. În prezent, 75 la sută din numărul vehiculelor realizate la această întreprindere se exportă în Europa, Asia, America de Sud și Africa. Principalul importator îl constituie R.D. Germană, țară în care circulă peste 10 000 de mașini cu marca «T.V.» — simbolul uzinei bucureștene.

*

Uzina «Autobuzul» trăiește eferescența radicalelor înnoiri ale actualului cincinal, în care întreaga gamă de produse realizate de întreprindere se va schimba căpătînd noi valori. Mobilizat de istoricele documente ale Conferinței Naționale a Partidului Comunist Român din iulie 1972,



Conf. univ. ing. GH. PIȚULESCU
director tehnic al Uzinei «Autobuzul» București



colectivul uzinei este hotărît să îndeplinească în mod exemplar sarcinile care îi revin, să încheie cincinalul în patru ani și jumătate. Aceasta înseamnă mai multe autobuze, de mai bună calitate și într-un timp mai scurt decît cel prevăzut inițial.

În cursul actualului cincinal, capacitatea uzinei noastre se va dubla. Vom introduce în fabricație autobuze sub licență M.A.N. de 11,5 m lungime, de tip urban și interurban, echipate cu motoare Diesel de 192 CP. Din acestea vor deriva autobuze de 9,5 m și 7 m lungime (interurban și turism), cu motor de 135 CP. Autobuzul urban de 11,5 m va avea o capacitate de 120 de locuri, iar cel interurban și de turism, 54 de locuri. Pentru autobuzele de tip turism sînt prevăzute diverse agregate necesare unor croaziere cît mai comode: instalații de aer condiționat, bufet cu frigider, toaletă etc.

Producția primelor autobuze cu motoare Diesel va începe în anul 1973. Ulterior fabricația autobuzelor cu motoare cu benzină se va reduce rapid, urmînd să se realizeze numai un număr restrîns de asemenea vehicule, în funcție de cerințele beneficiarilor.

Încă din cursul anului 1973, va fi total modernizată producția de autoutilitare. Microbuzul «TV 12 M», al cărui prototip a fost realizat în vara anului 1972 și supus probelor tehnice de rigoare, a și deschis, de altfel, capul de serie al noului producții. La noua familie de autoutilitare, construcția caroseriei este executată după toate regulile producției ultramoderne. Noua caroserie are o linie foarte elegantă, un finisaj competitiv și permite creșterea capacității vehiculului cu 120 kg.

În ultimii ani, uzina noastră, în colaborare cu Uzina Mecanică Muscel, cu centrala de automobile și tractoare și cu institutul de specialitate din Brașov, a întreprins cercetări și experimente în vederea îmbunătățirii performanțelor motorului de 2 500 cmc pentru autoutilitare. Aceste eforturi au avut ca rezultat îmbunătățirea tuturor parametrilor funcționali. Ast-

fel, raportul de compresie a crescut de la 7 la 8; puterea de la 74 CP la 78 CP; consumul de carburant a fost diminuat la 16 l, la 100 km DIN; viteza maximă atinge 110 km pe oră, la o sarcină utilă de 1,3 tone. Începînd cu luna iunie 1972, toate autoutilitarele românești sînt livrate cu astfel de motoare.

Troleibuzele constituie, de asemenea, una din preocupările uzinei. Este interesant că, la un moment dat, cererea față de aceste autovehicule începuse să scadă, în favoarea autobuzelor. Problema poluării fonice și chimice a mediului înconjurător a generat însă o revizuire a opțiilor privind utilizarea troleibuzelor ca mijloc de transport în comun. Ca urmare, cererea pe piața internă a crescut brusc și s-au primit și solicitări de export, deși uzina nu a livrat niciodată troleibuze în străinătate.

În fața acestor cereri sporite, uzina a trecut la modernizarea producției de troleibuze. Începînd cu anul 1974, troleibuzele noastre se vor realiza plecîndu-se de la caroseria autobuzului cu motor Diesel, de tip urban. Performanțele acestui autovehicul vor fi foarte apropiate de cele ale autobuzului, dar cu caracteristici proprii: motor cu cuplu mare la pornire, silențios, plasat sub podea, manevrabilitate ușoară etc.

După anul 1976, se prevede execuția unor autoutilitare cu caroserie modernizată, avînd tracțiunea la roțile din față, cu un motor derivat din cel al Daciei 1300. De asemenea, uzina și-a propus realizarea unor autoutilitare cu motoare Diesel, de capacitate mică.

Depunem toate eforturile noastre pentru a ridica mereu nivelul producției, pentru a face ca autobuzele, autoutilitarele și troleibuzele românești să poată sta alături și chiar mai sus de cele mai bune fabricate similare din străinătate. Înfăptuirea acestui deziderat intruchipează răspunsul uzinei noastre la chemarea partidului, adresată întregii economii naționale, de a se situa la sfîrșitul actualului cincinal, pe un plan superior de dezvoltare.

60 DE TIPURI DE AUTO- CAMIOANE

În primăvara anului 1954, muncitorii Uzinei de autocamioane din Brașov, trecînd examenul maturității profesionale, au realizat primul lot de serie de autovehicule. Autocamioanele fabricate atunci, sub binecunoscutul simbol «SR-101», au devenit repede familiare șoselelor țării. Dar ele nu puteau constitui o limită a forței de gîndire și creație a colectivului uzinei.

Și iată că, începînd cu anul 1962, de pe porțile întreprinderii au ieșit noi mașini, mai perfecționate. Așa a apărut autocamionul SR-131 «Carpați», urmat, în 1964, de SR-113 «Bucegi», apoi de SR-115 și SR-114, cu variantele lor. Aceste mașini s-au afirmat imediat prin performanțe superioare, prin preț competitiv, nu numai în țară, ci și peste hotare.

Treptat uzina și-a dezvoltat și modernizat producția. Gradul ei înalt de tehnicitate este ilustrat de faptul că o singură linie automată poate asigura

astăzi prelucrarea completă a 130 de blocuri motor, în două schimburi, iar o altă prelucrarea a 220 de chiulase.

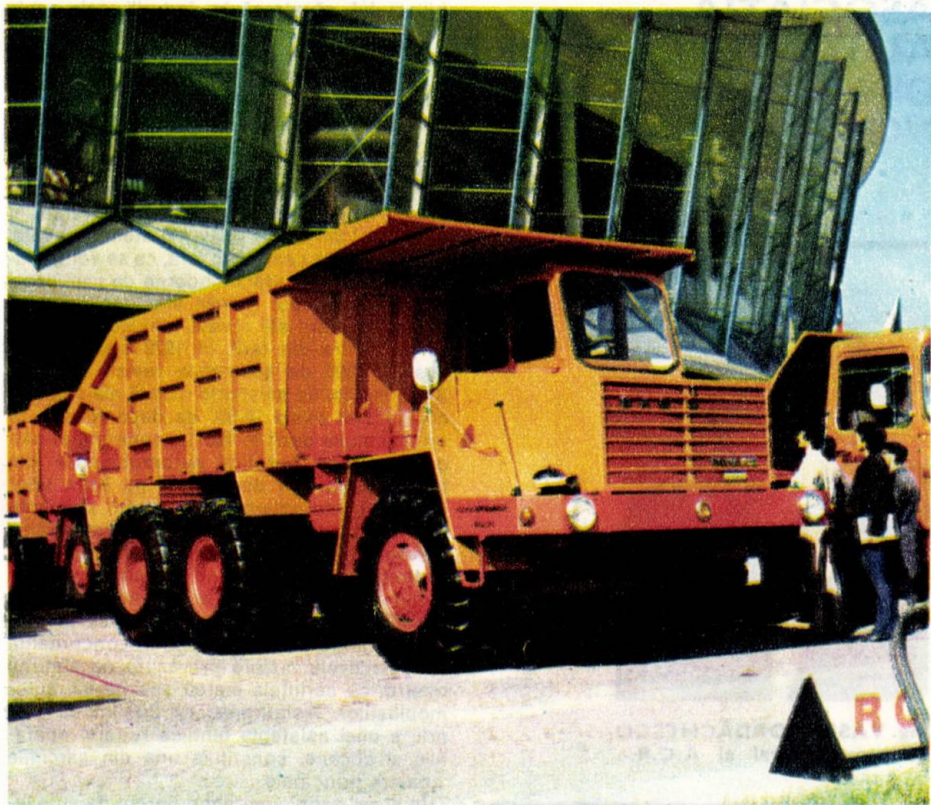
Inteligența tehnică a colectivului uzinei a dat la iveală procedee, metode, tehnologii, foarte valoroase, cum ar fi: agregatul pentru sudarea simultană a mai multor roți auto sau piese similare (invenție premiată cu medalia de aur la Viena); agregatul de alămire a pieselor de caroserie și de asamblare a cabinelor etc. Colaborarea dintre învățămînt și producție a contribuit la realizarea carburatorului românesc «V.T. 502» și a unor noi tipuri de segmente pentru motoare auto.

Simultan cu dezvoltarea uzinei, au fost perfecționate diferitele tipuri de vehicule, a crescut conținutul producției. S-a calculat că, în 1970, uzina era capabilă să realizeze în numai 12 zile întreaga producție a anului 1954.

Capacitatea productivă a uzinei va crește și mai mult. Potrivit prevederilor, la finele actualului cincinal, producția anului 1954 se va realiza la circa 7 zile. Este prevăzut totodată ca în această perioadă să se asimileze autocamioane echipate cu motoare Diesel. De altfel, primele serii ale acestui produs și-au făcut apariția pe drumurile țării, purtînd sugestivul nume de «ROMAN». Ele se vor realiza în 13 tipuri de bază și în zeci de variante. Construirea autocamionelor Diesel de 10—17 și 30 de tone nu a însemnat preluarea fără rezerve a licenței, ci o adaptare a acesteia, prin utilizarea unor soluții originale românești.

Ce înseamnă astăzi Uzina de autocamioane din Brașov, ne demonstrează sintetic cîteva cifre: circa 60 de tipuri de autocamioane, în 200 de variante, unele dintre ele exportîndu-se în peste 20 de țări ale lumii.

Autobasculantă DAC—ROMANIA 46 270, echipată cu două motoare Diesel.





AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

ASOCIAȚIA
AUTOMOBILIȘTILOR
DIN ȚARA
NOASTRĂ



Ing. VASILE IORDĂCHESCU,
secretar general al A.C.R.

Mișcarea automobilistică din țara noastră are o tradiție veche; prima organizație automobilistică datează încă din 1904 cînd, la București, a luat naștere Societatea Automobil Club Român.

În anii construcției socialiste, datorită ritmului rapid de dezvoltare a forțelor de producție, a creșterii continue a bunăstării materiale a oamenilor muncii, indicele de motorizare și implicit traficul rutier din România au sporit vertiginos. Aceste condiții au impus crearea unei organizații obștești specializate care să sprijine desfășurarea activității automobilistilor pe diverse planuri. Ca urmare, în 1967 a luat ființă Automobil Clubul Român, care a absorbit Asociația automobilistilor din Republica Socialistă România, înființată în anul 1958.

Conștient de misiunea încredințată, Automobil Clubul Român și-a fixat un program de lucru corespunzător sarcinilor specifice reieșite din opera marea de edificare a societății socialiste în țara noastră. Am declanșat o laborioasă activitate pentru a da asociației noastre un cadru cât mai larg și reprezentativ pentru a contribui la dezvoltarea automobilismului și turismului auto din România, la educarea automobilistilor în spiritul eticii și conștiinței socialiste, la întărirea siguranței circulației rutiere, pentru crearea unei baze tehnico-materiale proprii, pentru a asigura o bogată gamă de activități în folosul membrilor A.C.R.

Automobil Clubul Român a reușit, în cei aproape șase ani de existență, să grupeze în jurul său un larg activ de iubitori ai automobilismului, să atragă în rîndurile sale peste 50 000 de membri, să realizeze un potențial economic corespunzător. Actualmente, clubul nostru dispune în fiecare județ, precum și în Municipiul București, de cite o filială a sa, pe lângă care funcționează un număr de circa 400 cercuri automobilistice, constituite în ministere, instituții, uzine, fabrici etc.

Plecînd de la necesitatea de a asigura membrilor A.C.R. o gamă de servicii diverse, în ultimii doi ani am amenajat 18 ateliere-garaje, în principalele centre din țară, ce se vor transforma ulterior în stații moderne de «service». Automobil Clubul Român efectuează curent pentru membrii săi revizia tehnică anuală în 28 de centre din țară. În 1972 s-au realizat peste 21 000 de asemenea revizii, iar cele 50 de mașini de asistență rutieră ale clubului au efectuat peste 10 000 de depanări (de 10 ori mai multe decît în 1967), acoperind principalele trasee turistice automobilistice din țara noastră. De asemenea, pe baza unor convenții internaționale, asigurăm asistența tehnică și pentru turiștii automobilisti străini.

Angajați pe drumul trasat de Conferința Națională a Partidului, ne propunem să perfecționăm cadrul nostru organizatoric, să sporim eficiența activității asociației, să dezvoltăm continuu baza materială, în concordanță cu obiectivele majore prevăzute de statutul nostru, cu cerințele mereu sporite ale automobilistilor. Asigurarea, cu posibilități proprii, a unei asistențe tehnice rutiere, operative și eficace, constituie una din sarcinile noastre principale.

În acest scop, vom spori parcul de autove-

hicule pentru asistență rutieră, dotind aceste mașini cu instalații radio de recepție și emisie. De asemenea, intenționăm ca în viitor să organizăm cursuri de îndrumare și perfecționare a conducerii auto, iar apoi să înființăm școli proprii de șoferi amatori.

Totodată, clubul va întreprinde o largă acțiune de educare a automobiliștilor în spiritul respectării legislației rutiere. Actualele acțiuni întreprinse de cercurile automobilistice și filialele A.C.R., prin organizarea de conferințe, consfătuiri, proiectii de filme pe teme de circulație, vor căpăta un caracter de masă. În vederea creșterii securității rutiere și stimulării răspunderii celor ce conduc autovehiculele, clubul a elaborat propuneri pentru acordarea distincției «Automobilist fără evenimente de circulație» și pentru premiarea acestei categorii de conducători auto.

Un alt obiectiv important din activitatea asociației îl constituie dezvoltarea turismului auto. Membrilor noștri le sînt puse la dispoziție informații utile privind starea drumurilor, prognoza meteorologică, condițiile de cazare, punctele de interes special de pe diferite trasee turistice din țară sau străinătate. Gama

de servicii oferite membrilor clubului este foarte diversă: ea începe cu asigurarea cazării pe litoral sau în alte centre turistice din țară și merge pînă la organizarea călătoriilor în străinătate. A.C.R. organizează călătorii turistice peste hotare, individual sau în grup, asigurînd întreaga întreținere precum și costul carburanților în valuta respectivă. În 1972 au beneficiat de această asistență peste 29000 membri ai clubului.

Pentru atragerea turismului automobilistic internațional spre România, A.C.R. organizează — prin întreprinderea sa proprie «Întreprinderea de turism internațional automobilistic» (Touring A.C.R.) — toate acțiunile și operațiile economice legate de această activitate. Automobil Clubul Român a inițiat pentru prima dată în Europa formula călătoriei turistice «Package-Tour», prin care turistului i se asigură cazarea și masa pe traseul solicitat, începînd din orice punct ales în Europa pînă în România. Această formulă, evidențiată la Congresul internațional «Loisirs et Tourisme» din București (1969), a fost preluată de cluburi și asociații din peste 14 țări. În prezent, practicăm și alte forme va-

Prezență A.C.R. la Tîrgul Internațional București 1972



riate de călătorii: «Fly and Drive», «Tren și auto», «Tur la alegere», «Cupoane hoteliere» (la purtător), «Închirieri de mașini fără șofer» și altele.

Dezvoltarea turismului automobilistic pe plan mondial, ca și eficiența economică a acestuia, au determinat A.C.R.-ul să-și perfecționeze continuu, la cel mai înalt nivel, organizarea unor asemenea călătorii. Clubul nostru dispune astăzi de hoteluri în exploatare proprie în țară și are contracte cu mari hoteluri din Viena, Budapesta, Ljubljana, Belgrad, Istanbul etc. Desfășurăm o largă acțiune de popularizare a turismului automobilistic spre țara noastră, având contracte cu peste 80 de parteneri externi.

Acordarea asistenței juridice pentru membrii A.C.R. constituie o preocupare importantă a A.C.R. În prezent această asistență se asigură de către toate filialele din țară, prin juriști specialiști în legislația rutieră. Asistența juridică privește atât situații ivite în țară cât și în străinătate. Prin convențiile de asistență juridică, multilaterale, încheiate cu Alianța Internațională a Turismului și Federația Internațională a Automobilului, membrii A.C.R. pot beneficia în străinătate de asistență juridică din partea cluburilor și asociațiilor afiliate la organizațiile internaționale de mai sus.

Automobil Clubul Român și-a adus contribuția la elaborarea unor acte normative noi privind securitatea rutieră, fiind unul din promotorii introducerii asigurării de răspundere civilă prin efectul legii. În viitor, organizația noastră își propune să contribuie la inițierea de noi măsuri cu caracter normativ, pentru îmbunătățirea legislației rutiere, a securității rutiere, în concordanță directă cu dezvoltarea circulației rutiere. În acest sens, ne gândim să propunem crearea unui Consiliu al securității rutiere din țara noastră, care să coordoneze întreaga activitate legată de această problemă.

Statutul asociației noastre precizează că Automobil Clubul Român are ca sarcină îndrumarea și coordonarea activității sportive automobilistice în țara noastră. Această competență a fost oficial confirmată printr-o hotărâre a C.N.E.F.S. care a recunoscut sportul automobilistic ca ramură oficială de sport, iar A.C.R. ca for reprezentativ pe plan intern și extern al sportului automobilistic din Republica Socialistă România.

Activitatea sportivă automobilistică este exercitată de către A.C.R. prin Comisia Națională Sportivă Auto, care funcționează cu regim de federație de specialitate.

Sîntem convinși că rezultatele sportivilor noștri de performanță, ale tuturor membrilor A.C.R., iubitori ai sportului automobilistic, ar fi mult mai bune dacă la inițierea și sprijinirea acestei activități ar contribui mai activ o serie de foruri competente: instituțiile și întreprinderile legate direct de problemele automobilistice din țara noastră.

O activitate susținută și continuă se des-

fășoară pe planul colaborării cu cluburile și organizațiile automobilistice din străinătate. Lărgind continuu și cu precădere relațiile bilaterale cu cluburile și asociațiile automobilistice din țările socialiste, A.C.R. a colaborat pe baze reciproc avantajoase, și cu organisme similare din alte țări. Au fost intensificate schimburile de delegații, vizitele reciproce la nivelul conducerii asociațiilor și organizațiilor, participarea la congrese, conferințe etc. Aceste acțiuni au contribuit la popularizarea pe plan extern a activității asociației noastre, la cunoașterea activității cluburilor partenere, la utile schimburi de experiență.

Menționăm că A.C.R. este membru al Alianței Internaționale a Turismului, cu sediul la Geneva, din care fac parte 134 de asociații și cluburi din lumea întreagă, însumînd peste 100 milioane de turiști. De asemenea, clubul nostru face parte din Federația Internațională a Automobilului de la Paris, din Organizația Mondială a Turismului și Automobilului de la Londra, din Biroul Internațional al Turismului Social de la Bruxelles.

Elocvent pentru ilustrarea poziției A.C.R. în viața automobilistică internațională este faptul că reprezentanții acestuia au fost aleși sau desemnați în principalele organisme internaționale (secretarul general al A.C.R. este membru în Comitetul Director al Alianței Internaționale a Turismului și în Comitetul mondial instituit nu de mult pentru elaborarea proiectului viitoarei structuri a Organizației Mondiale a Turismului și Automobilului. O serie de cadre din aparatul central al A.C.R. activează în comisiile tehnice și turistice ale F.I.A. și în comisia juridică A.I.T.—n.r.).

Automobil Clubul Român se va ocupa în continuare de dezvoltarea relațiilor cu cluburile și asociațiile partenere, va acorda importanță cuvenită schimbului de păreri și de experiență în problemele specifice automobilismului și turismului auto. Vom continua să depunem o activitate susținută în cadrul organizațiilor internaționale, pentru intensificarea colaborării multilaterale pentru promovarea automobilismului, turismului și sportului automobilistic.

*

S-au scurs șase ani de la înființarea Automobil Clubului Român. Trecînd în revistă rezultatele obținute în acest interval de timp, ne gândim cu răspundere la drumul pe care trebuie să avansăm pentru a ne îndeplini exemplar sarcinile statutare.

Mobilizat de avîntul cu care întregul popor român transpune în viață hotărârile Conferinței Naționale a partidului, activul nostru salariat și voluntar își redimensionează eforturile și exigența în muncă. Sîntem conștienți că organizația noastră trebuie să fie mereu la înălțimea misiunii ce i-a fost încredințată, că trebuie să se înscrie în contextul general de muncă entuziastă, creatoare, ce domnește pretutindeni în patria noastră socialistă de astăzi.

calendar auto '73

IANUARIE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

TURISM

• Duminica se ține târg la Rucăr (Jud. Argeș, pe DN 73), sat vestit pentru arhitectura caselor și frumusețea portului popular • Sîmbăta au loc târguri la Mehadia (Jud. Caraș Severin, pe DN 6), Corund (Jud. Harghita, pe DN 13 A), Negrești-Oaș (Jud. Satu Mare, pe DN 19), Arbore (Jud. Suceava, ramificația asfaltată din DN 2 sau 17) • La Mehadia se pot vizita castrul roman *Ad mediam* și cetatea medievală • Corundul este un vechi centru de olărie. • În Negrești-Oaș se găsește Muzeul Țării Oașului. • Un vechi târg cu tradiție are loc în zilele de 20 și 21 ianuarie la Ghimes-Făget, sat aflat pe culmea Carpaților răsăriteni, în jud. Bacău, pe DN 12 A.

UNA PE LUNĂ...



— Poți să-mi spui, Tanțo, care este a noastră:...

METEOR

E luna cea mai rece a anului, care ne oferă o vreme caracteristică *climatului arctic*. Teritoriul țării e acoperit integral cu zăpadă. Temperatura medie variază între $-10,5^{\circ}$ la Vf. Omu și $0,2^{\circ}$ la Mangalia. Cele mai calde regiuni sînt: litoralul Mării Negre la sud de Constanța, valea Dunării cuprinsă între Baziaș și Drobeta-T. Severin, precum și unele localități adăpostite situate în Subcarpații meridionali și care se înălțuiesc pe linia: Oravița - Steirdorf - Anina - Govora - Breaza - Vălenii de Munte.

În timpul zilei, cel mai mare frig e între orele 6 și 8, iar cel mai cald la ora 14.

Perioadele cele mai geroase ale lunii sînt în jurul datelor de: 3, 12 și 24 ianuarie.

Cerul se menține mai mult noros în zona de șes și deal și variabil pe crestele Carpaților, unde zilele însoțite sînt mai numeroase decît în Cîmpia Dunării.

Ninsorile sînt frecvente în jurul datelor de 5—7, 11—13, 15, 17—19, 21—22 și 31 ianuarie. Din cauza Crivățului, ninsorile din Moldova și șesul Dunării sînt, mai totdeauna, viscolite.



calendar auto '73

FEBRUARIE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

TURISM

• Lunea se ține țîrg la Tîrgul Neamț, lîngă Cetatea Neamțului, pe DN 15 B sau C • Joia are loc țîrg la Năsăud (Jud. Bistrița Năsăud, pe DN 17 C), unde se vînd țesături, olărie și pălării împodobite cu pene de păun • Sîmbăta se ține țîrg la Cîmpeni (Jud. Alba, pe DN 75) • Duminica are loc țîrg la Poiana Sibiului (Jud. Sibiu, pe DN 1-7), localitate numită «satul albastru», datorită culorii caselor. • Tot duminica are loc țîrg și la Tg. Lăpuș (Jud. Maramureș, prin Dej, ramificație din DN 1C).

UNA PE LUNĂ...



— E greu dom'le! Trebuie reglată paraxia discurilor de saboți, care nu fac contact cu bendixul la cuzineții carburatorului, plus culbutorii de la delco...

METEO

Este cea mai rece lună a anului în zona alpină a Carpaților. Vremea are caracteristicile *climatu-lui polar*. Zăpada începe să se topească parțial în a treia decadă a lunii. Temperatura e cuprinsă între $-11,1^{\circ}$ pe creștele Carpaților și $+1, 1^{\circ}$ pe litoralul sudic. Ca și în ianuarie, cele mai friguroase regiuni ale țării, exceptînd zona de munte, sînt: 1) Depresiunea Giurgiu-Ciuc, cuprinsă între Toplița - Gheorghieni - Miercurea Ciuc - Bod și Sf. Gheorghe; 2) Depresiunea Întorsura Buzăului; 3) Valea Siretului între Pașcani - Roman - Bacău; 4) Zona centrală din Cîmpia Dunării situată între Drăgănești - Olt - Alexandria - București - Urziceni - Slobozia; 5) Platoul din jurul localității Strehaia.

În decursul lunii se produc răcirii mai accentuate în jurul datelor de 4, 8, 10, 16, 20 și 26 februarie.

Aspectul vremii e în general închis și umed, alternînd zile de ger cu zile de moină. În medie sînt 6 zile cu ninsori sau lapoviță, care se transformă destul de des în ploaie, în partea de sud-est a țării. Frecvent, precipitațiile cad la: 2, 6-8, 12, 14-15, 19-20 și 24 februarie. În zona de munte, ninsorile sînt mai abundente și viscoalele mai pu-ternice decît în ianuarie. Diminetile sînt cețoase.

calendar auto '73

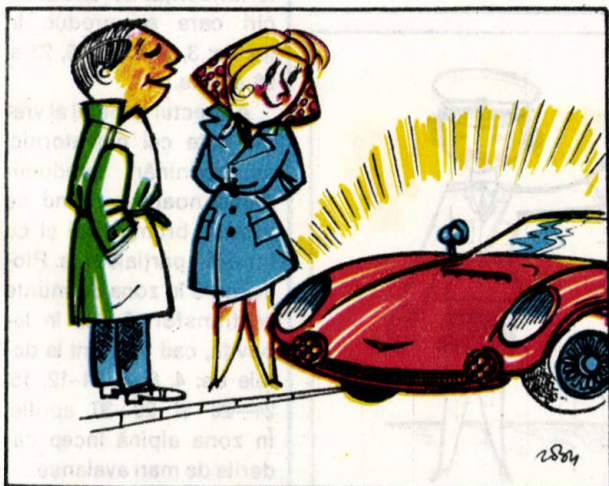
MARTIE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

TURISM

• În prima zi a lunii începe vânzătoarea la urși, dar — atenție — numai cu autorizație! • Lunea se ține târg la Abrud (Jud. Alba, pe DN 74), unde se poate vizita Muzeul Aurului • În zilele de duminică au loc târguri la Cugir (Jud. Alba, DN 7) și Cetatea de Baltă (Jud. Alba, prin DN 14 A sau B) • În a treia duminică a lunii are loc «Târgul sărutului» la Hălmașiu (Jud. Arad, DN 76). Tinerele perechi căsătorite în cursul iernii vin la acest târg pentru a se întâlni și a petrece. Cu acest prilej, ele primesc daruri de la rude.

UNA PE LUNĂ...



— Spune-mi iubitoare, ce-ai zice de un asemenea mărtisor?...

METEO

E lună cu aspect de iarnă în zona de munte cu altitudine mai mare de 1000 m și de început de primăvară în celelalte ținuturi. Vremea are aspecte ale *climatului sub-polar*.

Temperatura medie e cuprinsă între $-8,4^{\circ}$ la Vf. Omu și 6° la Timișoara și Drobeta-T. Severin. Regiunile care se încălzesc cel mai mult sînt: cîmpia Banatului, cîmpia Crișurilor, șesul Dunării și jumătatea de sud a Dobrogei.

Temperatura nu crește continuu din prima pînă în ultima zi a lunii, din cauza unor răcirii mai accentuate ce se produc frecvent la datele de: 4, 10—12, 16, 26 și 29—30 martie.

Aspectul vremii e foarte schimbător nu numai de la o zi la alta, ci chiar în cursul aceleiași zile. În zona de munte predomină lapovițele și ninsoarele, iar în celelalte regiuni ploile și lapovițele. Aceste precipitații cad în mod obișnuit la datele de: 1—2, 7—9, 11—12, 21 și 27—29 martie.

La sfîrșitul lunii, zăpada ce acoperă solul se topește integral exceptînd zona de munte, unde se menține în grosime mai mare pe văi, în căldările glaciare și pe versanții nordici.



calendar auto '73

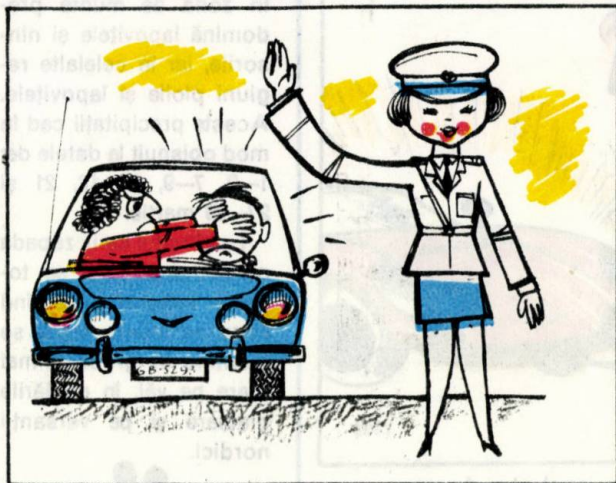
APRILIE

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

TURISM

● Incepe vinătoarea cocoșilor de munte ● La Bîrsa (jud. Arad, ramificație spre Virfurile din DN 76) are loc sărbătoarea «Druștele». Este o manifestare de veche tradiție, la care vin pentru a cînta și juca numai femeile; bărbații sînt admiși doar ca spectatori ● Sîmbăta are loc tîrg la Tăuții-Măghereș (10 km vest de Baia Mare) ● În zilele de duminică se țin tîrguri la Ocna-Șugatag, Seini, Șuciu de Sus și Lăpus (jud. Maramureș) ● În satele Hateni-Dărasca, Hărniciești și Șugatag (jud. Maramureș) are loc, în penultima sau în ultima duminică a lunii, sărbătoarea «Tînjaua», închinată primului om ieșit la arat ● Sfîrșitul lunii aprilie marchează încheierea vinatului la stîrci cenușii și becațe.

UNA PE LUNĂ...



Fără cuvinte...

METEO

E cea mai vîntoasă lună a anului, exceptînd litoralul și zona alpină a Carpaților. Vremea e caracteristică climatului temperat-subpolar.

Temperatura mijlocie oscilează între $-4,9^{\circ}$ la Vf. Omu și $12,4^{\circ}$ la T. Măgurele. Cea mai rece regiune o formează crestele Carpaților unde predomină încă aspectul de iarnă și unde temperatura se menține sub zero grade, iar cele mai calde tinuturi sînt: cîmpia Banatului și sudul cîmpiei Dunării. Pe litoral timpul este răcoros, chiar mai răcoros decît la Baia-Mare, cu temperaturi apropiate de cele ale lășului și Tg. Mureșului.

În cursul zilei, cel mai mare frig este între orele 5 și 6, iar cel mai cald între 14 și 15.

Mersul temperaturii este influențat de unele răcirii care se produc în jur de: 3, 5, 9, 11, 18, 23 și 26 aprilie.

Aspectul general al vremii este cel nestatornic, cu însenări predominante noaptea, cînd se produc brume tîrzii și cu înnorări parțiale ziua. Ploile, care în zona de munte se transformă des în lapoviță, cad frecvent la datele de: 4, 8-9, 11-12, 15, 24-26 și 29-30 aprilie. În zona alpină încep căderile de mari avalanșe.

calendar auto '73

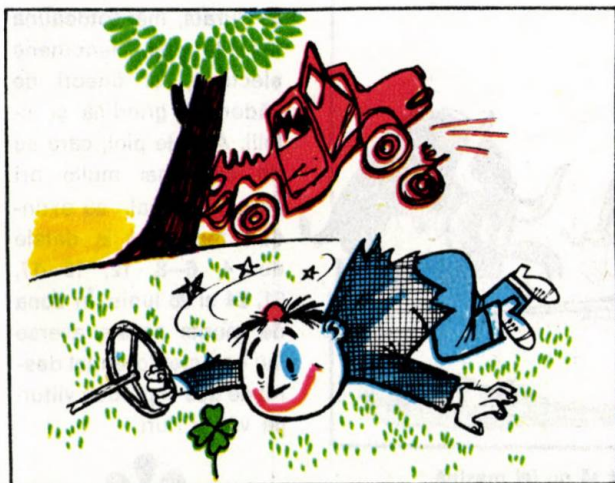
MAI

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

TURISM

● La începutul lunii, în Țara Oașului se sărbătorește «Simbra oilor» ● Înfloresc narcisele în poienile de la Negrași (jud. Argeș, 35 km de Pitești, spre Videle), Ciocîrlău (jud. Gorj, lângă Tg. Jiu), Vad (jud. Făgăraș) ● La Poiana Sibiului (jud. Sibiu, DN 1—7), în pădurea de stejari Staule, se sărbătorește «Maialul» ● Începe pescuitul păstrăvilor indigeni ● În ziua de 6 mai are loc «Sarbarea junilor» (la Brașov) și «Sarbarea liliacului» (la Rudăria, jud. Caras-Severin, 50 km vest de Mehadia) ● La jumătatea lunii se încheie vînătoarea de dropii, cocoși și cocoși de munte ● În București se deschide «Tîrgul moșilor».

UNA PE LUNĂ...



— Urraa! Un trifoi cu patru foi!...

METEO

E luna marilor ploi însoțite de fenomene electrice și căderi de grindină. Această lună aduce în ținuturile noastre un climat temperat-subtropical.

Temperatura medie a lunii e cuprinsă între 0,2° pe virfurile Carpaților și 17,6° în lunca Dunării la T. Măgurele. Dacă zona de munte e regiunea cea mai rece, valea Dunării între Drobeta-T. Severin și Călărași, precum și cîmpia Brăilei sînt ținuturile cele mai calde.

Temperatura crește cu 4 grade din prima pînă în ultima zi a lunii; aceeași creștere e întreruptă de 6 răcirii, care au loc la datele de: 4—5, 9—11, 19, 21—22, 26 și 31 mai.

Pe platourile și crestele Carpaților, din cauza peticelor de zăpadă, vremea se menține rece și de aceea temperatura coboară noaptea pînă la -6°, iar ziua, numai spre sfîrșitul lunii, urcă la +4°.

Cerul prezintă înnorări mai pronunțate în orele de după-amiază. Zile însoțite și calde alternează cu zile răcoroase și ploioase. Ploile care iau adesea caracter de averse, cad mai ales în jur de: 3, 5—6, 11, 15, 20, 22—23, 25, 27—28 și 31 mai. Aceste ploi durează puțin și timpul frumos predomină.

calendar auto '73

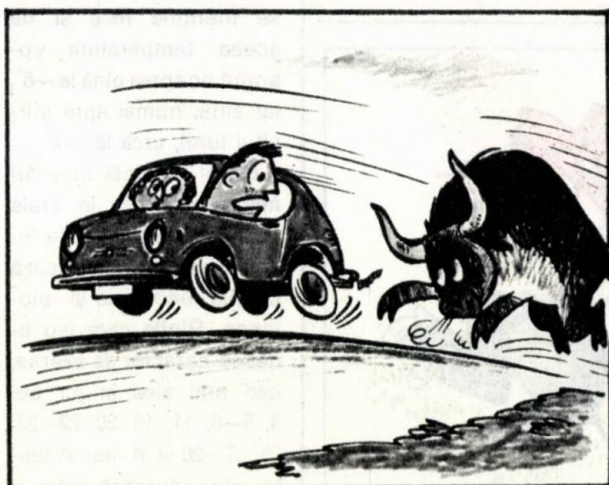
IUNIE

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

TURISM

• Incepe vânătoarea de căpriori (țapi) și pescuitul de loștrițe și păstrăvi • În ziua de 3 iunie au loc serbări cîmpenești la Porți (jud. Bihor, DN 191 A) și Gorgana (jud. Sălaj) • În a șasea zi a lunii are loc «Festivalul costumului de pe Valea Mureșului de sus» la Rușii-Munți (jud. Mureș) • Duminică 17 sau 24 iunie se ține Sărbătoarea teiului la Greci (jud. Mehedinți), Cleanov (jud. Dolj) și în pădurea Mazilu de lângă Buciumeni (jud. Galați). Între 13 și 27 ale lunii are loc Tîrgul «Drăgaica» de la Buzău • În ultima săptămîină din iunie se face «Măsurarea laptelui» oilor în satul turistic Șirnea (jud. Brașov, ramificație 3 km din DN 73).

UNA PE LUNĂ...



— Și doar te-am rugat să nu iei mașină de culoare roșie...

METEO

E cea mai ploioasă lună a anului în toate regiunile. Iunie ne aduce o vreme caracteristică climatului temperat-subtropical umed.

Temperatura medie e cuprinsă între 3,3° la Vf. Omu și 21,2° la Calafat. Regiunile cele mai calde sînt: lunca Dunării de la Corabia la Oltenița și cîmpia Brăilei.

Temperatura continuă să crească de la începutul plină la sfîrșitul lunii, dar creșterea nu e continuă fiind întreruptă de unele răcirii sensibile care au loc la: 4—5, 12, 17, 22 și 27—29 iunie.

Aspectul general al vremii e frumos, cu cer mai mult senin noaptea și dimineata, cu arșită la orele de amiază, cînd încep înnorările și cu averse după-amiaza sau spre seară. Ploile sînt de scurtă durată, mai totdeauna însoțite de fenomene electrice, iar uneori de căderi de grindină și vijelii. Aceste ploi, care au de cele mai multe ori caracter local, au extinderi mai mari la datele de: 4, 6—8, 12, 15—17, 21, 24 și 26 iunie. În zona de munte aceste averse iau caracter torențial desul de des și produc viituri pe văi și rîuri.



calendar auto '73

IULIE

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

TURISM

● La Brincovenesti (jud. Mureș, DN 15) are loc, la începutul lunii, «Tîrgul cireșelor». ● În ziua de 6 iulie se ține «Festivalul fanfarelor» pe dealul Hagău (jud. Bistrița Năsăud) ● Cu două zile mai tîrziu, are loc la Sălăjeni (jud. Sălaj) întîlnirea de la gorunul lui Mihai Viteazul. ● O mare serbare populară se ține în aceeași perioadă și la Bobilna (jud. Cluj), lîngă monumentul ridicat în amintirea răscoalei din 1457. ● La jumătatea lunii are loc «Tîrgul de fete» de pe Muntele Găina. ● Între 28 iulie și 3 august se organizează la Constanța «Serbările Mării».

UNA PE LUNĂ...



— Tov. reporter, după mine cel mai important în traficul rutier este respectarea semnelor de circulație...

METEO

E luna cea mai caldă a anului, care favorizează extinderea, în regiunile noastre, a *climatului tropical-semiuscalt*.

Temperatura mijlocie a lunii oscilează între 5,4° la Vf. Omu și 23,4° la Calafat și T. Măgurele. Ca și în celelalte luni, regiunea cea mai rece a țării e tot zona de munte, iar cele mai calde regiuni sînt lînga Dunării și cîmpia Brăilei, unde temperatura e mai ridicată de 23°.

În cursul zilei, temperaturile cele mai mici se înregistrează între orele 4 și 5, iar cele mai ridicate între 14 și 16.

Deși în această lună se produc marile călduri ale anului, zise caniculare, au loc și unele răcirii sensibile, mai ales la datele de: 2—4, 8—10, 12, 16, 20, 22, 24, 26, 29—30 iulie.

Aspectul vremii e mai frumos decît în iunie, cerul fiind mult mai însorit. Obișnuit, cad 8 sau 9 ploi repezi, care dau cantități mari de apă și care sînt însoțite de descărcări electrice și vijelii locale. Frecvent, ploile cad la datele de: 2—3, 6, 9, 15, 18—19, 22, 26 și 31 iulie. Căderile de grindină devin din ce în ce mai rare.



calendar auto '73

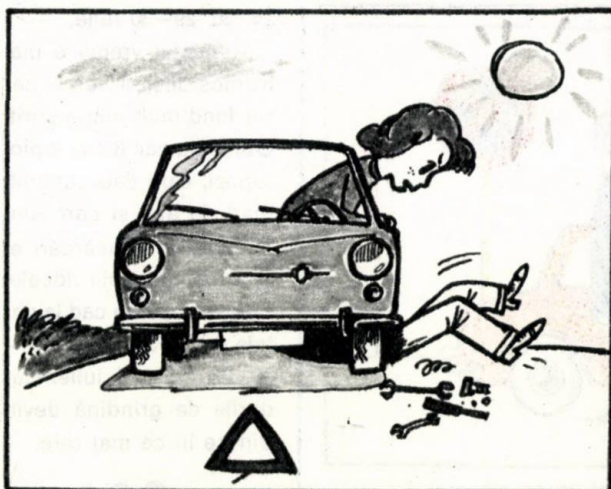
AUGUST

L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

TURISM

• În prima jumătate a lunii au loc târguri de artă populară, denumite «Praica» la Sărmaș și Sînpetru (jud. Mureș) • La Călimănești, Rm. Vilcea, Olănești și Gova se ține, între 3 și 6 august, festivalul «Cîntecele Oltului» • În Poiana Bîlca Bîrjabei din Munții Rodnei are loc «Hora de la Prislop» • La jumătatea lunii începe vînatul la gîște, rațe mari, stîrci cenușii, potîrnichi, prepelițe • La Moneasa (jud. Arad) are loc «Festivalul Țării Zarandului». • În ultimele zile ale lunii se țin cîteva festivaluri și serbări folclorice la Drăguș (jud. Brașov) și Valea Lupului (jud. Satu-Mare).

UNA PE LUNĂ...



— Sigur! Ție îți convine! Stai dedesubt la umbră, puțin îți pasă de mine!

METEO

E luna cea mai caldă în zona alpină a Carpaților. Vremea are aspect caracteristic climatului tropical-semiîscălat.

Temperatura medie e cuprinsă între 5,7° pe vârful Carpaților și 22,7° la Calafat și Drobeta-T. Severin. Zona cea mai caldă a țării este cîmpia Dunării inclusiv regiunea bălților dintre Dunăre și Borcea, precum și sudul Dobrogei.

Temperatura e ridicată în prima decadă a lunii, cînd zilele tropicale și caniculare sînt frecvente, apoi ea începe să scadă lent. În cursul lunii au loc și unele răciri mai accentuate la 1, 9, 14, 18—19, 24, și 28—29 august.

Aspectul vremii e frumos și uscat cu foarte multe zile senine. Noapțile sînt mai calde și mai senine decît în orice altă lună. Ploile sînt mai slabe și devin din ce în ce mai rare; ele cad tot sub formă de averse, însoțite de fenomene electrice. Atunci cînd sînt separate de călduri mari, ploile devin violente. Ploile au extindere teritorială mai mare la datele de: 1, 7—8, 13—15, 18, 21, 24, și 28 august.

Atît pe litoral cît și în zona de munte, luna august oferă, mai totdeauna, cele mai frumoase și mai calde zile și nopți.



calendar auto '73

SEPTEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

TURISM

• În a doua zi a lunii are loc la Leșul Ilvei (jud. Bistrița-Năsăud) «Rapsodia trișcașilor». • Lunea se țin tirguri la Negrești (Satu Mare) și Ciochina (jud. Ialomița). • În comuna Ceahlău (jud. Neamț) are loc, în a șasea zi a lunii, «Sărbătoarea Muntelui Ceahlău» • Se țin tirguri la: Deta (jud. Timiș, DN 59), Tândărei (jud. Ialomița, DN 2 A), Vișeu de Sus (jud. Maramureș, DN 18), Albac (jud. Hunedoara DN 75) • În zilele de 17 și 23 septembrie are loc la Făgăraș «Festivalul cetățitorilor», iar la Satu-Mare un festival muzical. • Începe vânătoarea la mistreți.

UNA PE LUNĂ...



— Ajutor «colegial» pe șosea...

METEO

E luna primelor brume în munți și nordul țării. Acum iau sfârșit aversele însoțite de descărcări electrice și căderi de grindină și încep ploile mărunte de toamnă. Vremea are caracteristicile climatului temperat-subpolar-semiuscă.

Temperatura medie variază între 3,0° la Vf Omu și 18,5° la Constanța. În această lună cele mai calde regiuni ale țării sînt: partea de vest a Olteniei, lunca Dunării între Corabia și T. Măgurele, cîmpia Brăilei, sudul Dobrogei și întreg litoralul.

În decursul lunii, temperatura scade cu 4—5 grade, dar scăderea nu este treptată și continuă din cauza unor valuri de aer cald și rece care alternează între ele. Răcirile cele mai pronunțate se înregistrează la datele de: 1, 9, 19—20, 23 și 27—28 septembrie.

Deși în unii ani vremea e umedă, rece și ploioasă, în majoritatea cazurilor timpul e frumos, cu zile calde dar cu nopți răcoroase. În medie sînt 8 zile cu ploi, care obișnuit cad la 3, 6, 13—14, 17, 21—22 și 28—29 septembrie. În zona alpină ploile de la sfârșitul lunii se transformă în lapoviță și ninsoare, dar care nu depun strat de zăpadă.

calendar auto '73

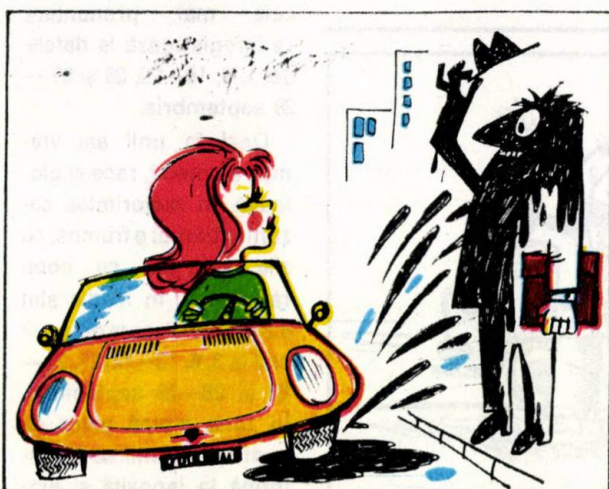
OCTOMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

TURISM

• În întreaga țară se sărbătorește «Ziua recoltei»
 • Au loc târguri în numeroase localități: la Rîureni (jud. Vâlcea, DN 64), Avrig (jud. Sibiu, DN 1), Tg. Jiu (în acest oraș are loc și «Săptămîna meșterilor populari»), Rupea (jud. Brașov, DN 13), Chișineu-Criș (jud. Arad), Miroși (jud. Argeș) • În ziua de 10 octombrie se țin reuniuni corale în orașele Baia Mare și Sighet.
 • La Huși (jud. Iași) și Drăgășani (jud. Vâlcea) se sărbătorește «Culesul viilor».

UNA PE LUNĂ...



— Pardon! Scuzați-mă...

— Nu face nimic! Îmi pare bine că v-am cunoscut...

METEO

E luna de tranziție către anotimpul rece al anului, așa cum aprilie e de tranziție spre anotimpul cald. Ambele luni au caracteristici ale climatului temperat-subpolar. În octombrie însă, vremea este mai caldă decât în aprilie, pe litoral și în zona alpină a Carpaților.

Temperatura mijlocie variază între $-0,5^{\circ}$ la 2500 m altitudine și $13,5^{\circ}$ la Mangalia (14 m. alt.). Litoralul și jumătatea de sud a cîmpiei Dunării, cu întreg Bărăganul și Dobrogea, sînt regiunile cele mai calde în luna octombrie.

Din prima pînă în ultima zi a lunii, temperatura scade cu 8 grade. Răciră nu se produce în mod continuu, din cauza unor încălziri ce au loc pe parcursul lunii și a unor răciră mai simțitoare care se înregistrează în jurul datelor de: 5—6, 15, 20, 25 și 28—29 octombrie.

În cursul zilei, cel mai rece e în jurul orei 6, iar cel mai cald la ora 14.

Aspectul vremii e schimbător, alternînd zile umede, vîntoase și ploioase cu zile însorite, călduțe și uscate. Ploile cad în jurul datelor de: 4, 9—10, 19—20, 23, 27 și 31 octombrie. Noapțile devin reci cu brume și îngheț slab.

calendar auto '73

NOIEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

METEO

E luna ploilor mărunte și a primelor ninsori în zona de deal și cîmpie. Vremea e caracteristică *climatului subpolar-umed*.

Temperatura mijlocie e cuprinsă între $-4,7^{\circ}$ în zona alpină a Carpaților și $7,8^{\circ}$ pe litoralul sudic al Mării Negre. Regiunile cele mai calde sînt: litoralul, cîmpia Aradului, valea Dunării între Orșova — Calafat, Corabia—Giurgiu, răsăritul Bărăganului și partea centrală a Dobrogei.

De la începutul pînă la sfîrșitul lunii, temperatura scade cu 6—8 grade. Scăderea nu e treptată și aceasta datorită unor răcirii mai bruște care au loc la datele de: 3—4, 14—15, 21 și 27—28 noiembrie.

Aspectul predominant al vremii este închis și umed, cu ceață frecventă și cu multe zile noroase. Ploile mărunte și burnitele sînt frecvente, iar după 16 noiembrie încep să cadă lapovițe și ninsori, dar care nu depun strat de zăpadă decît în zona de munte și nordul țării. Aceste precipitații cad mai ales la: 2—3, 5, 10—12, 16, 21—22, 25 și 29 noiembrie. La sfîrșitul lunii, vîrfurile Carpaților sînt albite de zăpadă.

TURISM

• Începe vînatul iepurilor și fazanilor (numai co-coși). • Marțea se ține tîrg la Hodod (jud. Satu Mare, DN 19 A) • Joia are loc tîrg în orașul Sebeș (jud. Alba, DN 1—7) • Sîmbăta se țin tîrguri la Vașcău (jud. Bihor, DN 76), Mercurea (jud. Sibiu, DN 1—7), Corund (jud. Harghita, DN 13 A) • În orașul Nășăud se organizează reuniunea corală «Doina someșană» • La Valea Slănicului (jud. Buzău) are loc «Festivalul Slănicului»

UNA PE LUNĂ...



— Și spuneți că nu dv. sînteți de vină!...



calendar auto '73

DECEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

TURISM

• Vinerea se ține târg în Orăștie (Jud. Hunedoara, DN 7). În acest oraș se poate vizita un interesant Muzeu etnografic • Tirgurile de duminică au loc la Făgăraș (Jud. Brașov, DN 1), Foltești (Jud. Galați, DN 26), Novaci (Jud. Gorj, DN 67), Nehoiu (Jud. Buzău, DN 10), Ruginoasa (Jud. Iași, DN 28 A) • În ultima săptămână se țin în întreaga țară sărbătorile și obiceiurile de Anul Nou • La Botoșani are loc un tradițional festival al obiceiurilor de sfârșit de an • Comuna Ilia-Șoimuș găzduiește «Obiceiuri și tradiții de iarnă».

UNA PE LUNĂ...



— Hai Gicule, grăbește-te! Mai avem 8 minute până la revelion și noi încă n-am ajuns la Ionești!...

METEO

E luna cea mai cețoasă și cea mai umedă, a anului, menținând solul permanent ud. Vremea acestei luni este caracteristică climatului polar.

Temperatura mijlocie variază între $-8,3^{\circ}$ în zona alpină a Carpaților și $+2,9^{\circ}$ în sudul litoralului. Cele mai importante răcirii au loc la: 1, 4, 8-9, 14-15, 22 și 27-28 decembrie.

În zona de munte, mai înaltă de 500 m., temperatura medie e mai coborâtă de -2° . Regiunile cele mai calde, cu temperaturi mai ridicate de $+1^{\circ}$ sînt: cîmpia Aradului, lunca Dunării la Cazane și jumătatea de est a Dobrogei.

Aspectul vremii e închis, cețos, cu cer acoperit zile în șir; soarele își face foarte rar apariția. Cad atît ninsori cît și ploi sau burnițe. Cele mai însemnate precipitații se înregistrează la: 3-4, 8, 12-14, 17, 21-22, 27 și 29-31 decembrie. Numai zăpada care cade în a treia decadă a lunii persistă pe sol.

REALIZATORI:

Turism
— POMPILIU VOICULEȚ
Meteo
— N. TOPOR
Una pe lună
— N. NOBILESCU

CETĂȚILE PONORULUI

Alpiștiții de la A.S. Armata-Brașov sorb o ceașcă de cafea, după orele de explorare a gale-rii subterane (sus). În desenul de jos: un profil al ultimei părți a Cetății Ponorului.

Alpiștii de la A.S. Armată-Brașov sorb o ceașcă de cafea, după orele de explorare a galeriei subterane (sus). În desenul de jos: un profil al ultimei părți a Cetăților Ponorului.

(Continuare in pag. 38)



**AUTOMOBILUL
VIITORULUI**

Nu este deloc ușor să schițăm un portret exact al automobilului de mâine. Bazându-ne pe ultimele cuceriri ale științei și tehnicii, vom încerca totuși să vă sugerăm o imagine cât mai fidelă a acestui vehicul al viitorului, pe care sperăm să-l întâlnim pe autostrăzi în viitoarele trei decenii.

* *

Pentru următorii zece-cincisprezece ani, eforturile vor fi îndreptate mai ales spre perfecționarea automobilelor existente.

Se prevede răspîndirea motoarelor dispuse transversal în față, grupînd într-un carter unic arborele cotit, schimbătorul de viteze și diferențialul. Învecinarea arborelui motor cu pinioanele schimbătorului de viteze nu va prezenta inconveniente, ci, mai degrabă, avantaje multiple: reducerea numărului de cartere, micșorarea prețului de cost etc.

Motorul autoturismelor europene de mare serie va fi un motor cu patru cilindri în linie, pentru tracțiunea în față, avînd arborele cu came în cap, comandat prin cureaua dințată și arbore cotit pe cinci paliere.

Automobilele realizate după soluția clasică (soluție aplicabilă în general la mașinile echipate cu motoare de peste 100 CP) vor beneficia de o capotă la fel de scurtă ca cea din cazul soluției «totul în față», cu motorul dispus transversal. Pentru atingerea unui asemenea deziderat, motorul va fi înclinat, iar radiatorul, mai puțin voluminos în viitor, nu va mai fi montat în fața motorului, ci alături de el sau în spate. În acest fel se poate obține cu ușurință o capotă plonjantă și scurtă.

Întreținerea motorului va fi practic inexistentă. Schimbarea uleiului se va face după aproximativ 20 000 km. Joja va fi eliminată și, pentru verificarea nivelului uleiului, se va utiliza ori un indicator la tabloul de bord, asemănător celui pentru nivelul benzinei din rezervor, ori un vas de expansiune din material plastic transparent, în genul celui folosit pentru indicarea nivelului lichidului de răcire.

Prin adaptarea pe scară largă a tacheșilor hidraulici, se va elimina și operația de reglare a culbutorilor și supapelor, suprimînd una dintre ultimele operații principale de întreținere mecanică.

Automobilele vor fi prevăzute cu dispozitive speciale de mare eficacitate contra poluării atmosferei.

Se consideră că injecția de benzină se va extinde, mai ales o dată cu realizarea, la un preț mai redus, a instalațiilor cu comandă electronică. Totuși, injecția de benzină nu va domina carburatorul în viitorul apropiat; aceasta mai ales datorită faptului că ultimele prototipuri de carburatoare permit să se obțină avantaje asemănătoare cu cele ale injecției de benzină, fără complicații constructive prea mari.

În ceea ce privește motorul cu piston rotativ, există încă dificultăți tehnologice și constructive, ceea ce face ca, în viitorul apropiat, acest motor să nu înlocuiască motorul clasic, decît la unele automobile produse în serie mică.

Referitor la turbinele cu gaz, realizările de pînă în prezent au condus la randamente inferioare celor obținute cu motorul clasic. Se continuă perfecționarea turbinelor cu gaz care

oferă totuși avantaje incontestabile, în special pentru autovehiculele grele, de mare capacitate (autotrenuri, supercargouri rutiere, trailere).

Cît despre automobile cu pile de combustibil, cercetările actuale nu au dus încă la rezultate satisfăcătoare.

O dezvoltare mare va lua propulsia electrică, mai ales în orașe. Datorită silențiozității și faptului că nu poluează deloc atmosfera, electromobilele vor fi probabil singurele mașini admise, peste zece-douăzeci de ani, în orașele aglomerate.

Ambreiajul clasic, care se va menține încă mult timp, va fi de tipul cu diafragmă și comandă hidraulică. La motoarele dispuse transversal, ambreiajul se va plasa la capătul arborelui cotit. La modelele de mare serie, ambreiajul va fi hidrodinamic, pentru a se realiza o legătură suplă între motor și schimbătorul de viteze. Comanda va fi tranzistorizată.

În viitor, maneta schimbătorului de viteze va fi înlocuită cu două butoane (unul pentru mersul înainte, iar celălalt pentru mersul înapoi) prin care se va comanda, pe cale electromagnetice, transmisia automată.

De asemenea, vor exista automobile cu schimbătorul de viteze cu comandă mixtă, funcționînd fie automat, fie cu comandă manuală. Toate autoturismele vor avea suspensie cu patru roți independente.

Articulațiile cardanice vor trebui să facă progrese considerabile, în special datorită tracțiunii pe față, în sensul reducerii prețului de cost și a creșterii unghiului de lucru. De asemenea, întreținerea lor va fi complet suprimată.

Coloana de direcție va fi telescopică atît din motive de securitate, cît și pentru confort. Ea va juca și rolul de amortizor eficace, prin încorporarea unui limitator de șoc care, peste o anumită valoare a forței axiale, va permite o deplasare progresivă de circa 10—20 cm. Autoturismele mici nu vor avea servo-direcție.

Mecanismele de direcție cu raport de transmitere variabil se vor bucura de o răspîndire mai largă. Pentru ușurarea conducerii, se prevede ca toate automobilele mai puternice să fie echipate cu sisteme de direcție servo-asistate. Se pare că vor fi abandonate încercările de înlocuire a volanului cu diferite manete și leviere.

În viitorul apropiat, autoturismele vor avea frîne disc la toate roțile. Aceste frîne nu vor costa mai mult decît cele cu tamburi, prezentînd în plus multiple avantaje. Se știe că discul se răcește mai ușor și, chiar la o temperatură ridicată, nu se deformează ca tamburul, ce are tendința să se deschidă. În plus, schimbarea sabotilor se face foarte ușor. Automobilele cu greutate peste 1 000 kgf. vor fi prevăzute cu servo-frîne.

Unele uzine au și început să echipeze automobile cu stabilizatoare de frînă, asemănătoare celor existente în prezent la avioane. Ele sînt controlate și dirijate de un calculator electronic miniaturizat. Astfel, chiar la o frînare bruscă, blocarea roților nu va avea loc, iar spațiul necesar pentru oprire va fi redus apreciabil.

Este probabil ca automobilul viitorului să se încline către interiorul virajului, sporind astfel confortul pentru pasageri.

Suspensia hidropneumatică va asigura automobilului o gardă la sol constantă, indiferent de încălcătură. La nevoie, o comandă manuală va permite să se marească garda la sol pentru a se putea circula pe terenuri desfundate, drumuri neamenajate etc. Totuși, automobilele ieftine vor fi echipate și în viitor cu o suspensie cu arcuri elicoidale, bare de torsiune sau amortizoare conice din cauciuc (soluție recent adoptată la automobilele de mică capacitate). Nu se prevede utilizarea arcului cu foi, deși este mai ieftin.

Pneul viitorului va fi realizat din material plastic, fără carcase de pînze interioare și va avea o durată de serviciu egală cu cea a automobilului.

Semnalizatoarele de viraj și de stop vor lumina cu intensități diferite ziua față de noapte. Pentru a nu produce o iluminare prea puternică în timpul nopții, alimentarea lor se va face printr-o rezistență (introdusă în circuit de întrerupătorul general de iluminare), reducând astfel intensitatea luminoasă. Ziua, chiar pe soare puternic, rezistența fiind scoasă din circuit, intensitatea luminoasă va fi suficientă pentru ca semnalizatoarele să fie perfect vizibile.

În ceea ce privește iluminatul în general, farurile cu iod se vor răspîndi rapid, datorită avantajelor pe care le prezintă față de cele convenționale. De asemenea, farurile vor avea un sistem de reglare automată a înălțimii fasciculului luminos, pentru a se evita orbirea conducătorilor ce vin din sens opus.

Tabloul de bord va avea o formă concavă pentru ca fiecare aparat de control să fie cît mai vizibil de la postul de conducere. Torpedoul, cu circuite imprimate, va fi complet tranzistorizat, în aceasta înglobîndu-se chiar și vitezometrul și kilometrajul. Doar printr-o simplă apăsare de buton, conducătorul va putea urmări pe un ecran nivelul benzinei din rezervor, al uleiului din carter, distanța față de marginea trotuarului etc.

Ștergătoarele de parbriz vor fi prevăzute cu cel puțin două viteze, în funcție de necesități și, la nevoie, cu acționare intermitentă. Acest lucru va fi posibil datorită unui dispozitiv de întîrziere, cu comandă tranzistorizată, pentru motoarele electrice ale ștergătoarelor, care va permite reglarea intervalului dintre două ștergeri consecutive. În unele cazuri, ștergătoarele vor fi înlocuite cu jeturi de aer cald, asociate cu un lichid special care va dizolva murdăria depusă pe parbriz.

Datorită soluției «totul în față», cu motorul transversal, volumul util al automobilului va crește mult.

Pentru a se îmbunătăți ținuta de drum dată de un ampatament mare, roțile vor fi dispuse la cele patru colțuri, reducînd mult consolele din față și din spate.

Rezistența caroseriei va fi mult mai mare, pentru ca pasagerii să beneficieze de o protecție maximă.

Este probabil că în viitor atît scaunul conducătorului, cît și banchetele pasagerilor să aibă încorporate în tapițerie rezistențe electrice, care să permită încălzirea locurilor pe timp friguros; la atingerea unei anumite temperaturi (aproximativ 30°C), aceste rezistențe ar urma să se deconecteze automat.

Sînt posibile modificări interesante și în ceea

ce privește amplasarea locurilor pentru pasageri. După ultimele proiecte, acestea vor fi amenajate sub forma unui salon cu banchetele dispuse față în față.

Probabil că parbrizul va fi foarte înclinat, pentru ca, în caz de accident, soldat cu șoc puternic, pasagerii să îl lovească sub un unghi cît mai puțin periculos. În același timp, așezarea înclinată va reduce mult rezistența la înaintare a automobilului. Materialul pentru parbrize va fi triplexul modern, la care, în caz de ciocnire, cioburile rămîn pe folia de material plastic, pe care sînt lipite celelalte două folii de sticlă securizată. Restul geamurilor mașinii vor avea o suprafață mai mare și vor dispune de dispozitive de dezaburire și degivrare.

Autoturismele mijlocii și mari vor fi echipate cu instalație de condiționare a aerului. Ținînd seama de numărul mare de ore pe care omul le va petrece în automobil, se poate presupune că, pe viitor, autoturismele vor circula cu toate geamurile închise. Ventilarea interiorului se va face cu aer pulsant, filtrat de urmele gazelor de evacuare, și încălzit, răcit sau umezit în funcție de sezon.

În anotimpul rece, automobilul va fi încălzit și pe timpul staționării. La ora actuală doar 20% din mașini posedă asemenea instalații. Ținînd însă seama că numărul automobilelor garate afară este mai mare și că pe viitor construcția de garaje va rămîne și mai mult în urma construcțiilor de autoturisme, se înțelege foarte bine importanța încălzirii în timpul staționării îndelungate.

Datorită întreținerii foarte reduse și siguranței pe care o prezintă, instalația de încălzire se va răspîndi curînd. Funcționînd prin cataliză, ea va utiliza fie benzina obișnuită din rezervorul de combustibil al automobilului, fie benzina provenită dintr-un rezervor auxiliar. Conducătorul va intra dimineața într-o caroserie încălzită, fără geamuri aburite, nemaifiind nevoie să aștepte cîteva kilometri pînă ce sistemul de încălzire generală intră în acțiune din plin. Consumul de benzină al instalației va fi în jur de jumătate pînă la maximum un litru pe noapte.

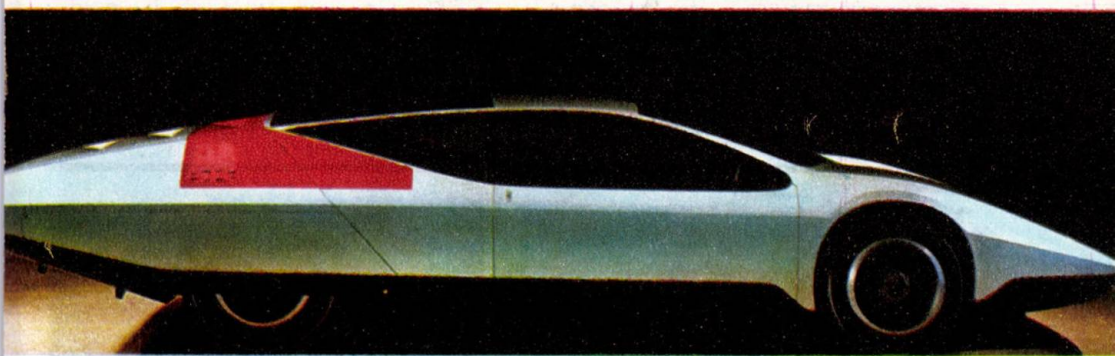
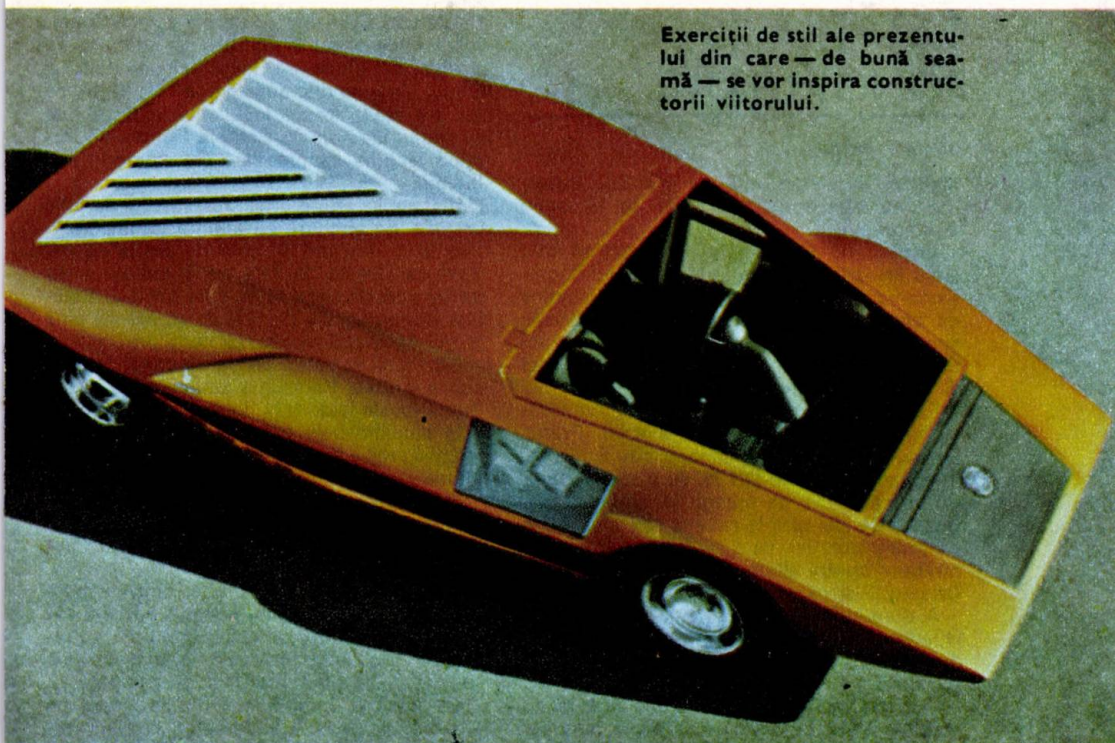
Dezvoltarea rapidă a tehnicii va permite realizarea unui confort foarte bun la un preț acceptabil. Se vor realiza automobile în interiorul cărora pericolul de moarte sau de răni grave să fie inexistent, chiar și în cazul unor accidente serioase.

Barele de protecție, cu amortizor hidraulic, vor absorbi energia șocurilor în cazurile de coliziune, iar rigiditatea mărită a caroseriei va proteja pasagerii.

Pentru a înlătura dezavantajul cîmpului de vizibilitate limitat al oglinzilor retrovizoare clasice, automobilele vor fi echipate în viitor cu un periscop montat pe pavilion, care va asigura o vizibilitate înapoi, cu un cîmp sensibil mai mare și fără nici un unghi mort. În plus, acest aparat optic, fiind montat mai sus decît oglinda retrovizoare, va reduce posibilitatea de orbire a conducătorului de către farurile automobilelor din spate.

În concluzie, viitorul ne va oferi un automobil mult perfecționat, care nu va mai fi considerat o noxă socială sau un generator de tragedii rutiere.

Exerciții de stil ale prezentului din care — de bună seamă — se vor inspira constructorii viitorului.



CETĂȚILE PONORULUI

(Urmare din pag. 33)

niștil au biruit nenumărate greutăți, traversând cu bărcile nu mai puțin de 14 lacuri subterane.

Evident, nu oricine este în măsură să intre și să se «plimbe» de-a lungul acestei impresionante peșteri. Totuși, există posibilitatea ca, chiar fără antrenament și fără costumație specială, să se întreprindă o excursie instructivă la Cetățile Ponorului, avînd drept punct de plecare Cabana Padiș.

Pentru a ajunge la Cabana Padiș cu automobilul, există două trasee diferite. Primul (și cel mai avantajos) începe din Sudrigiu, localitate situată pe DN 76, de unde, mergîndu-se către est, se ajunge în comuna Pietroasa. De aici pînă la cabană mai sînt 23 km de drum forestier, de o rară frumusețe, care străbate printre altele, pînă la obârșie, Valea Crișului Pietros.

A doua rută măsoară 65 km. Ea începe din Huedin (DN 1) și trece printr-o salbă de sate dintre care menționăm: Călata, Răchițele, Ic-Ponor.

Turistul automobilist ar putea înainta cu mașina și mai departe, pe un drum forestier ce trece la circa zece minute de Cetățî. Dar, pentru mai multă siguranță, automobilul se lasă la cabană și drumul se continuă pe jos, pe o potecă avînd marcaj cu punct albastru. Semnul acesta străbate o vreme frumoasele poieni din Valea Gîrjoabei, după care trece peste o cumpănă de apă și ajunge în Valea

Brădetului. Ceva mai jos se află poiana Ponor, locul unde apele Brădetului le întîlnesc pe acelea, tumultuoase și limpezi, ieșite dintr-un izbuc. Unde se duc aceste ape? Multă vreme nu s-a știut. Acum însă «misterul» a fost dezlegat. Ele apar în Cetățile Ponorului, formînd lacurile despre care am pomenit mai înainte.

Sîntem în apropierea obiectivului turistic urmărit. Se coboară cu atenție printre bolovani și grohotișuri și, cînd perdeaua de pădure se rărește, în fața ne apare un uriaș portal înalt de circa 70 m. Este portalul Cetățîlor Ponorului. De dincolo de el, ajunge pînă la noi zgomotul apelor ce curg prin galerii.

Intrăm. O pantă cu pietriș ne conduce spre dolina a doua. Pelsajul e fantastic, de basm. Tumultul undelor reci, lovindu-se de stînci, este amplificat de ecoul galeriilor. Parcă o imensă orgă a fost adusă acolo pentru a spori atmosfera de inedit, de straniu.

Ne înapoiem pe aceeași cale și, călăuziți de marcaj, către dreapta, urcăm spre înălțimea unei muchii de unde pătrundem în dolina a treia.

Cursul subteran al pîrîului, cuprins între dolina a treia și a întia, poate fi parcurs din aval în amonte fără dificultăți prea mari. Partea din aval este rezervată în exclusivitate specialiștilor, bine pregătiți și echipați.

Revenind la lumină, semnul drumului ne conduce pe deasupra Cetățîlor, la niște frumoase balcoane, de unde împrejurimile pot fi admirate în toată splendoarea lor. Semnul de marcaj cu punct albastru este dispus în circuit și pe firul lui ajungem din nou la Cabana Padiș, după o excursie de 4—5 ore pe care, cu siguranță, nimeni nu o va uita vreodată.



ANCHETA INTERNATİONALĂ

A
ALMANAHULUI

AUTO '73



CE ÎNSEAMNĂ AUTOMOBILUL ÎN CONTEXTUL VIEȚII MODERNE, CARE SÎNT ATRIBUTELE ȘI SERVITUȚILE LUI? UNDE VA AJUNGE ACEST MIJLOC DE TRANSPORT PESTE ZECE, DOUĂZECI SAU TREIZECI DE ANI?

PENTRU A RĂSPUNDE LA ÎNTREBĂRI DE ACEST GEN, ALMANAHUL AUTO '73 A ÎNȚIAT O ANCHETĂ INTERNAȚIONALĂ, LA CARE AU AVUT AMABILITATEA SĂ RĂSPUNDĂ CÎȚIVA SPECIALIȘTI ROMÂNI ȘI STRĂINI ȘI UN CELEBRU CAMPION DE FORMULA 1.
DECI,

1

CE IMPORTANTĂ ACORDAȚI AUTOMOBILULUI ÎN SOCIETATEA CONTEMPORANĂ?

2

CUM AR TREBUI SĂ ARATE, DUPĂ PĂREREA DV., AUTOMOBILUL «IDEAL»?



Prof. dr. doc. ing. CONSTANTIN ARAMĂ, vicepreședinte al Automobil Clubului Român

1

Integrat ca orice alt obiect de primă necesitate în viața de zi cu zi a omului contemporan, automobilul are în plus ceea ce celorlalte obiecte le lipsește: este nu numai sculă de lucru, ci și mijloc de destindere și recreere.

Tulburînd deosebirile clasice dintre lucruri și ființe, automobilul a devenit prieten iubit și uneori — de nedorit stăpîn.

Vrem și luăm măsuri să nu devină un rău necesar, firește nu atît din propria-i inițiativă, ci cu precădere dintr-o proastă asociere cu cel care-l comandă. De aceea, cred că în societatea contemporană automobilul și lumea sa trebuie să devină obiectul unui studiu care începe o dată cu studiul alfabetului și al celor patru operații fundamentale cu cifrele.

Trebuie neapărat ca omenirea contemporană să fie educată științific. Școala de toate gradele și asociațiile automobilistiilor trebuie să se angreneze cu fermitate în opera de educare a maselor în problemele relației societate-automobil.

Implicațiile integrării automobilului în societatea contemporană sînt atît de numeroase și atît de complexe, încît descrierea lor, chiar sumară, ar necesita numeroase pagini.

Dar, oricum ar fi, omul contemporan știe bine care este rolul mereu crescînd al automobilului; sînt sigur că societatea noastră va găsi cele mai adecvate căi pentru rezolvarea favorabilă a problemelor puse de această «năstrușnică» invenție.

2

Automobilul «ideal» ar trebui să fie:

- nepoluant al mediului ambiant (cu gaze toxice sau agresive).

- de mare durabilitate (să se uzeze cît mai puțin și, mai ales, să nu ruginească)

- de maximă fiabilitate (să nu aibă mereu nevoie de reglări și de intervenții pentru puneri la punct)

- de înaltă terotehnicitate (să nu pretindă aproape de loc lucrări de întreținere, iar cele care sînt totuși necesare să fie simple de executat)

- de extremă economicitate (să consume cît mai puține «lichide» costisitoare, ca benzina și uleiul)

- de perfectă securitate (să fie înzestrat cu mijloace de prevenirea accidentelor: frîne sigure pe orice stare a drumului, radar pentru obstacolele în ceață etc.; în același timp, să fie echipat și cu tot ce trebuie pentru ca, o dată angajat într-un accident, să poată elimina sau diminua urmările nefaste ale acestuia, prin: saci gonflabili, fixatori de siguranță, structuri foarte puțin deformabile etc.)

- ieftin, cu toate că cele menționate mai înainte, nu sînt de natură să-l ieftinească.

Vreau totuși să spun că, dacă automobilul ar deveni chiar atît de «ideal» cum l-am descris, n-ar mai arăta tocmai ca astăzi — el ar arăta ca un obuz sau ca o rachetă și s-ar deplasa prin tuburi sau pe sîrme. Și atunci unde ar mai fi plăcerea de a-l conduce?...

• • • • •

ING. VACLAV ZACEK, cercetător principal la Institutul de Încercări pentru automobile din Praga

1

De multă vreme, se subscie la adevărul — și eu sînt un partizan fidel al lui — că automobilul este, sau trebuie să fie, un mijloc eficace și plăcut în lupta omului pentru cîștigarea a cît mai mult timp. În acest sfîrșit de secol, atît de temerar și optimist. goana după secunde minuscule și ore a devenit o dominantă a vieții noastre. Timpul nu se dilată, nu poate fi «întîns», dar în aceeași unitate de timp putem produce mai mult și mai bine, pentru noi și pentru societate. După mine, automobilul este unul din mijloacele care ajută la îndeplinirea acestui deziderat al timpurilor noastre. Și cînd spun automobil, nu-l am în vedere numai pe cel de folosință personală, ci mă refer la motorizare în general. Automobilul este, ca să zic așa, un dar al secolului, făcut nouă tuturor, și trebuie să-l folosim cît mai bine, în scopul muncii și al destinderii.

Aș fi nedrept însă dacă aș «uita» și reversul medaliei, al «exploziei» produsă de motorizare. Deși nu-l întîlnim direct pe stradă, noi, constructorii, simțim parcă existența unui conflict mcnit între pletoni și automobilisti. Acest atît de rîvnit mijloc al tehnicii moderne — automobilul — începe parcă să se manifeste, cum se spune, într-o negație a lui.

La aplanarea presupusului conflict se lucrează intens, cu deosebire în acele țări în care supraaglomerarea automobilistică pune în pericol desfășurarea normală a activității. Rezolvarea? Cea mai rațională mi se pare a fi organizarea atât de perfectă a transportului în comun, încât automobilul personal să devină, pentru marea parte a posesorilor, «inutil» de la sine.

2

A dispune de un astfel de automobil înseamnă, în primul rând, a realiza o mașină cu desăvârșite performanțe tehnice. În același timp, acest lucru implică existența unor condiții «colaterale»: șosele, servicii etc. Numai atunci cel care ține volanul în mână va trăi cu adevărat sentimentul că posedă un mijloc perfect de locomotie.

Dacă ne referim la aspectul strict constructiv, atunci automobilul ideal trebuie să fie, după opinia mea, acela care să «scoată» cât mai puțini bani din buzunarele noastre. Mașina ideală presupune alimentarea de la o sursă proprie de energie electrică sau de la o altă sursă pe care o va descoperi știința. Ea trebuie să dezvolte o viteză mare, în perfectă stare, să fie ușor de întreținut, comodă și modern dotată în interior.



Ing. PETRE I. CARP, consilier tehnic al Grupului de cercetări tehnice A V L, condus de prof. dr. Hans List din Graz (Austria)

1

Automobilul a fost, este și continuă să rămână un element de importanță pentru civilizația noastră. Un exemplu este edificator în acest sens: unele țări care nu se «automobilizaseră» aproape deloc pînă de curînd au început, în ultima vreme, să-și creeze o industrie

pentru fabricarea de automobile, inclusiv de autoturisme, în serii foarte mari.

Evident, există unele probleme legate de marea răspîndire a automobilului, care trebuie rezolvate. Mă gîndesc, în primul rînd, la circulația anevoioasă din orașele mari. Dar, pentru înlăturarea acestui inconvenient, au început să se ia o serie de măsuri, cum ar fi aceea a eliminării circulației autovehiculelor din centrele comerciale aglomerate. Acțiunea trebuie însă continuată. Se cer create cu mult mai multe spații și bloc-hausuri de parcare; este necesară automatizarea acestora.

De asemenea, o mai largă răspîndire trebuie să-o capete în orașe transportul în comun. Pe această linie lucrează în prezent, cu asiduitate, chiar și unele companii de aeronautică din S.U.A., care au dat la iveală soluții variate și spectaculoase.

Se fac o sumedenie de previziuni cu privire la viitorul automobilului. Un lucru mi se pare clar: în tehnică, în general (exceptînd domeniile militare și cele ale tehnicii spațiale) evoluția este lentă, nu există salturi spectaculoase. Nici în automobilism nu se pot face «minuni» peste noapte. Pot apărea însă unele impulsuri, unele accelerări.

Înlocuirea motoarelor cu piston prin motoare electrice nu se va putea rezolva, în nici un caz, în următorii zece ani, deoarece tracțiunea electrică pune probleme de preț, de sarcină utilă și de rază de acțiune. În consecință, atenția specialiștilor se îndreaptă acum tot spre motorul cu piston, cu mișcare alternativă și, în parte, spre motoarele cu pistoane rotative. Datorită randamentului slab al acestor motoare, producția de oxizi nitrici este redusă. Totodată, poziția ferestrelor de ieșire și temperatura convenabilă a gazelor trimise afară din motor permit adoptarea relativ ușoară a unor camere de post-combustie.

Menționez că diferite firme preocupate de aceste probleme au reușit, în ultimul an, să realizeze progrese importante în ceea ce privește combustionile în motor, arderea în camerele de post-combustie și cataliză. S-au obținut realizări încurajatoare, ce ne permit să spunem că motorul cu aprindere prin scînteie va rămîne în continuare pe primul loc, în viitorul previzibil.

2

Răspund tot printr-o întrebare: ce înseamnă «ideal»? Cred că veți fi de acord cu mine că «idealul» este o noțiune foarte subiectivă, fiecare om construindu-și un ideal propriu. Fiecare automobilist vede într-un anumit fel mașina care i-ar conveni, mașina visată.

Să vă dau un exemplu: în S.U.A. se construiesc automobile de serie de 200—400 CP, cu șase locuri în caroserie. Asemenea automobile se construiesc în continuare, deși statisticile cele mai serioase arată că ele nu sînt ocupate zilnic, în medie, decît de 1,4 persoane. Oare o astfel de mașină reprezintă automobilul «ideal»?

Sînt convins că mașina ideală (fără ghilimele) nu există.



Prof. dr. doc. N. CAJAL,
directorul Institutului
de virusologie
«Ștefan S. Nicolau» —
București

1

Pentru omul secolului al XX-lea automobilul nu mai poate fi socotit un lux ci — alături de telefon, radio, televizor etc. — un element de strictă necesitate care, prin reducerea timpului de deplasare, mărește perioada de viață activă, creatoare și productivă. În același timp, automobilul oferă o serie de satisfacții personale (vacanțe, voiaje etc.), înlesnind completarea culturii generale individuale și contribuind activ la întărirea igienei mintale și generale.

Preocupat de probleme de medicină preventivă în Academia de Științe Medicale, nu pot să nu acord automobilului și un important rol profilactic.

2

Cred că automobilul viitorului va trebui să evite în primul rând poluarea aerului și poluarea sonoră și să permită o totală securitate a conducătorului și pasagerilor (volan telescopic, baloane de protecție etc.)

Sînt convins că tehnicienii, care și-au dedicat inteligența și munca lor perfecționării acestei mașini indispensabile omului modern, vor da la iveală, în scurt timp, numeroase alte îmbunătățiri visate sau nebanuite încă de noi, cei aflați mult în afara problemelor tehnice.

ACTUALITATEA MIJLOACELOR DE TRANSPORT ÎN COMUN



D. VELIKANOV, membru co-
respondent al Academiei de
Științe a Uniunii Sovietice.

Statisticile mondiale ne arată că într-o serie de țări europene există 200—300 de autoturisme la o mie de locuitori și acest număr continuă să crească. În Statele Unite, țara cu cele mai multe automobile, procentul este și mai mare: 425 de mașini la mia de locuitori. Aici se pare că survine o stabilizare, din acest punct de vedere.

După părerea mea, răspîndirea automobilelor în SUA este excesivă. Acolo este vorba de o suprasaturare care se plătește scump — cu blocarea circulației, cu accidente, cu acel «smog» sufocant.

Care este cifra optimă a răspîndirii automobilului? Pentru țara noastră, spre exemplu, cred că cel mai rezonabil procent este de maximum 250 de vehicule la o mie de locuitori. De la această valoare pornim în calculele noastre de perspectivă și este de presupus că, în viitor, nu va rămîne nici un om de la noi care să-și dorească un automobil și să nu-l aibă.

Automobilul trebuie să devină accesibil și avantajos în exploatare. Majoritatea economiștilor vor fi de acord că mașina personală devine accesibilă numai atunci cînd costă cel mult 10% din venitul real al unei familii, incluzînd aici cheltuielile de cumpărare și întreținere.

Cei mai competenți specialiști sînt de părere că, în condițiile societății socialiste, trebuie să existe aceeași abundență de automobile ca și în alte țări dezvoltate. Numai că aceste mijloace de transport trebuie folosite mai rațional.

Spre deosebire de țările occidentale, o mai mare importanță trebuie s-o capete la noi taxiurile. Automobilul-taxi asigură o productivitate sporită, reprezintă un mod de transport foarte comod. Se ivesc multe situații cînd chiar cei care au automobil propriu apelează la taxi — pentru deplasări urgente și neprevăzute, pentru

mers la gară, la aeroport etc. Sînt încredințați că, chiar și în perspectiva cea mai îndepărtată, în condițiile celei mai perfecte organizări a societății noastre, taxiul va rămîne necesar. Se vor găsi, cred, destui oameni cărora taximetrele le vor acoperi toate nevoile de transport, așa încît ei nu-și vor cumpăra automobil propriu.

Foarte utilă este în prezent și va rămîne și în viitor închirierea de automobile. Sarcina noastră este de a găsi cea mai adevărată formă de organizare în acest scop, pentru a satisface nevoile oamenilor aflați în deplasare, a acelor care au nevoie de automobil numai în zilele libere, a concediilor etc.

În Occident se discută adesea despre «criza din transporturi». Este vorba aici despre două concepții și noi sîntem adepții ideii că la baza sistemului de transport trebuie să stea mijloacele de transport în comun, mijloacele de masă.

Țările apusene au mers pe o altă cale: autoturisme și iar autoturisme. Acum această metodă a ajuns la un impas. Numeroși specialiști de peste hotare își pun în prezent mari speranțe în transportul în comun, recunosc faptul că ideea noastră cu privire la «automobilizare» și la transporturi este mai bună.

Noi considerăm că în orașe pe primul loc trebuie să stea transportul în comun: metroul, tramvaiul, troleibuzul, autobuzul. Acest gen de transport trebuie să se dezvolte, luînd asupra sa marile torrente de călători. Voi da un exemplu. La marginea multora din orașele noastre se ridică uriașe ansambluri de locuințe. Uzinele, fabricile, locurile de muncă se găsesc la distanțe mari de punctele în care oamenii locuiesc. Această dă naștere, dimineața și seara, la valuri masive de călători, la fluxuri și refluxuri. Se poate rezolva oare această problemă numai cu ajutorul autoturismelor? Nicidecum. Reprezintă oare metroul o soluție? Da, mai ales acolo unde valurile de călători sînt deosebit de mari.

Pentru rezolvarea acestor probleme de transport sînt justificate, sub aspect economic, și alte genuri de transport pe șine. De asemenea, o soluție o reprezintă și autobuzele de mare capacitate. Noi producem în prezent mai multe autobuze decît oricare altă țară din lume.

Eu cred că automobilele individuale vor căpăta în orașe, mai ales în orașele mari, o mai mică răspîndire decît în micile așezări muncitorești sau în localitățile rurale. Cu cît un oraș este mai mare, cu atît trebuie să fie mai restrînsă nevoia de autoturisme personale. Sînt convins că cel puțin 20—25% din familiile din orașele mari nu vor dori să-și cumpere automobile particulare. Nevoile acestor familii vor fi pe deplin satisfăcute de transportul în comun. Planul general de dezvoltare și reconstrucție a Moscovei, de exemplu, prevede că, pînă în anul 2000, densitatea automobilistică să fie de 200—250 de mașini la o mie de locuitori. Aceasta este o cifră rațională, care ne va scuti de excesul de automobilizare, existent în unele țări.

Trebuie să ne îngrijim ca folosirea automobilului personal să fie facilă și plăcută. Menținînd în orașe prioritatea mijloacelor de transport în comun, putem fi siguri că automobilizarea se va dezvolta în mod firesc, pe deplin rațional.

VÎRSTELE DE AUR

JACQUES ICKX, publicist și istoric de automobilism — Belgia

Tocmai am citit și am recitat un articol interesant și convingător al vechiului meu prieten, ziaristul englez Gordon Wilkins. «Trăim oare sfîrșitul vîrstei de aur a automobilului?», se întreabă autorul în titlu. Și răspunde afirmativ. Argumentele lui sînt atît de neîndoielnice, încît m-am gîndit să cumpăr înainte de a nu fi prea tîrziu, cea mai minunată mașină a momentului. Două lucruri m-au determinat să-mi schimb această intenție: propria mea memorie și experiența cotidiană a unui amic bogat, care colecționează în garajele sale cele mai impresionante automobile pe care ni le dezvăluie succesiv saloanele specializate.

Îmi amintesc de parc-ar fi fost ieri, ziua aceea a anului 1945, cînd am cunoscut un excelent pilot de curse dintre cele două războaie mondiale, care trăise îndeaproape epopeea mașinilor de lux, în calitatea sa de importator de automobile Voisin, Hispano-Suiza, Rolls-Royce și Bentley.

Entuziasmul ce mi l-am exprimat pentru automobilismul în dezvoltare i-a produs un fel de milă. «Credeți-mă domnule, mi-a zis el, epoca de aur a automobilului s-a încheiat în 1939!»

N-am avut ocazia să ascult în 1920 părerea vreunui automobilist dinainte de 1914. Dar știu precis ce mi-ar fi spus. Căci, atunci cînd am discutat, cu vreo 15 ani în urmă, cu unul dintre ultimii martori ai apariției automobilului, acesta mi-a confirmat că epoca de aur a luat sfîrșit o dată cu finele secolului trecut.

Cunosc un mare număr de aviatori din toate epocile. Și toți, fără excepție, declară că au avut deosebită șansă de a pilota ultimele avioane veritabile. La fel se întîmplă și cu feroviarul. Ei susțin la unison că epoca de aur a căilor ferate a fost aceea a locomotivei cu aburi. Singurul lucru asupra căruia încă nu s-au pus de acord este acela dacă cea mai reprezentativă locomotivă a epocii de aur a fost Pacificul, Atlanticul, 4—4—0 sau cea numită «single driver.»

Personal sînt dispus să afirm că vîrsta de aur a motociclismului a fost aceea în care eu l-am practicat. Aceasta nu-l împiedică, evident, pe fiul meu să pretindă cu dezinvoltură că epoca de aur este cea prezentă.

Fără îndoială, noțiunea de vîrstă de aur nu este în întregime subiectivă. Pentru aceasta este suficient să cobori pe Loara pentru a constata că vîrsta de aur a castelelor respective aparține unui trecut îndepărtat. Și totuși există mai mult confort în cel mai modest bloc de locuințe contemporan decît în casele din epoca Regelui Soare.

Iată cuvîntul-cheie izvorît din el însuși: confort. Pentru confort, pentru mai bine ne lupțăm zi de zi; acesta este scopul ultim al oricărui gen de creație.

Universul, după cum se știe, este constituit dintr-un echilibru de forțe, un progres nepuținând fi învins decât de un alt progres, mai important decât primul. Expresia actuală a automobilului reprezintă un maximum. Pentru a depăși acest stadiu este nevoie ca omul să vrea ceva mai mult, ceva mai bun. Dacă avem încredere în progres, trebuie să admitem că vișta de aur a automobilului este cea actuală și că ea va fi înlocuită de o alta — de cea care începe mline.

CE NE REZERVĂ VIITORUL?



GRAHAM HILL, campion mondial de automobilism în anii 1962 și 1968.

În ultima vreme, viitorul automobilului a început să ne preocupe mai mult decât prezentul lui. Părerea mea este că în următoarele decenii vom avea nevoie de două automobile — unul pentru oraș și altul pentru afară. Utilizările acestor două mașini sînt și vor deveni din ce în ce mai diferite, aproape incompatibile.

O altă chestiune importantă este și aceea a sursei de energie propulsivă pentru automobile. Este evident că nu vom putea utiliza la înfinit produsele petroliere. Deocamdată nu-mi pot da seama cu ce vom putea înlocui aceste produse.

În ceea ce privește cursele de automobile, cred că aspectul lor general nu se va schimba. Vor interveni, probabil, unele modificări în modul de organizare și de prezentare a acestora. Destul de promițător mi se pare viitorul curselor pentru mașini de turism și de sport.

Sînt sigur că amatorii de întreceri automobilistice vor asista la dispute pasionante, dar cu o condiție: să sporească măsurile de securitate; altfel, există riscul ca autoritățile să nu mai aprobe organizarea curselor.

Cîteva cuvinte despre poluarea atmosferei. În această privință se discută mult, dar aproape nimeni nu s-a gîndit că pentru reducerea gazelor nocive este suficient să se utilizeze motoare mai mici. Reducînd la jumătate gabaritul motoarelor, s-ar reduce cu același procent gazele de eșapament. În orice caz, motorul de automobil va trebui redesenat în întregime.

Destul de promițător mi se pare viitorul motorului Wankel. Am avut prilejul, de curînd, să conduc o mașină echipată cu un asemenea motor și am fost plăcut impresionat de funcționarea ei. Cred că în domeniul camioanelor și al mașinilor mari se va generaliza folosirea turbinei cu gaze.

Mi se pare logic dezvoltarea în viitor, pentru nevoile de transport în oraș, a automobilelor electrice. Dar, pentru aceasta, trebuie găsite metode mai practice de depozitare a acestui gen de energie; acumulatorii clasici, cu plumb, prezintă suficiente inconveniente.

Vom schimba oare modelele de automobile și în deceniile următoare, așa cum le schimbăm astăzi? Cred că da. În automobilism, ca și în îmbrăcăminte, omul va rămîne influențat de modă.

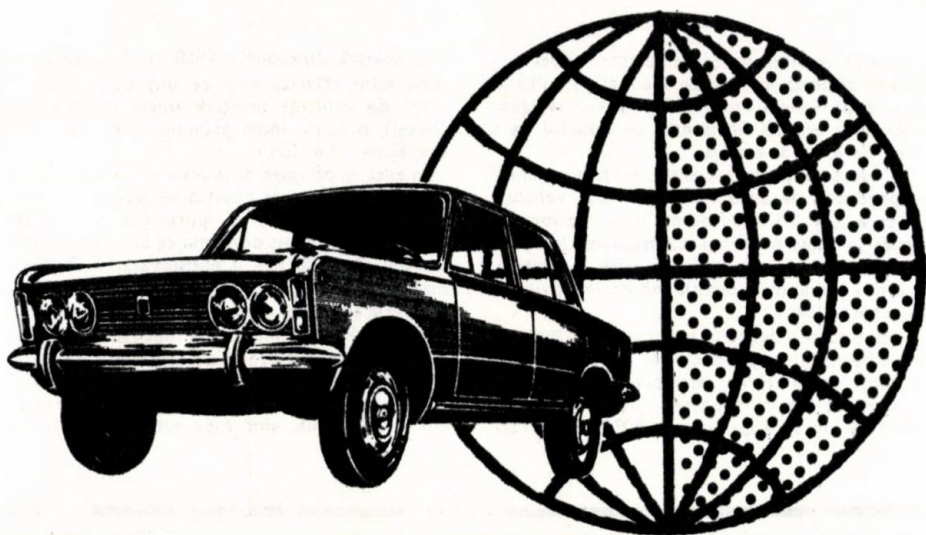
Transportul urban va continua să fie dominat de autoturisme, indiferent dacă acestea vor fi proprietate particulară sau închiriate. Nu cred că sistemul de transport cu autobuze sau pe șine va putea înlocui definitiv serviciile aduse de autoturisme.

Specialiștii trebuie să lucreze mai mult pentru îmbunătățirea ținutei de drum a automobilelor și pentru sporirea securității. N-am nici o încredere în baloanele umplute cu gaz, care se umflă în momentul ciocnirii. Mai bune sînt centurile de securitate, prinse în trei puncte.

Oricît de favorabilă ar fi dezvoltarea automobilelor, acestea nu vor ajunge să concureze și să întrecă celelalte mijloace de transport, pe distanțe lungi. Nu cred că transportul pe linia ferată va fi amenințat de automobil.

Cursele de automobile trebuie să se organizeze din ce în ce mai mult pe piste construite special în acest scop. Numai astfel se poate asigura securitatea piloților și a spectatorilor. Mașinile de curse ale viitorului nu vor trebui să ruleze mai repede decât cele de astăzi. În această privință sînt necesare unele restricții, pentru că numai astfel se va putea păstra frumusețea spectacolului sportiv.

Pentru sprijinul acordat în realizarea anchetei internaționale mulțumim următoarelor publicații și agenții de presă: Revue Automobile (Elveția), London Press Service (Anglia), Agenția Sovietică de Presă — Novosti (U.R.S.S.), Agenția Română de Presă-Agerpres.



PRODUCȚIA MONDIALĂ DE AUTOVEHICULE

Deși au preluat de la europeni interesul pentru automobil, Statele Unite ale Americii au reușit să producă, încă dinainte de anul 1910, mai multe vehicule cu motor decât tot restul lumii la un loc. Această situație a durat până în 1958, când totalul de autoturisme, camioane și alte mașini utilitare, fabricate în S.U.A., scade sub 50% din producția mondială. Același an — 1958 — mai marchează și un alt eveniment: importul de automobile în S.U.A. întrece numeric exportul, acesta din urmă fiind apreciat la aproximativ 400 000 de unități.

De atunci și până astăzi diferențele s-au accentuat. În 1971, producția de autovehicule a S.U.A. a ajuns să nu mai reprezinte decât circa 30% din numărul total de mașini fabricate pe glob, iar importul, cu toate barierele vamale și tehnice (legile antipoluante), să întrecă un milion de unități. De notat că exportul american de autovehicule nu reprezintă decât 5—10% din producția proprie, în timp ce în cazul unor țări europene el se apropie de 50%.

În deceniul trecut s-au înregistrat o serie de mutații importante în clasificarea țărilor producătoare de autovehicule; R.F. a Germaniei și Japonia au urcat spre pozițiile de frunte, în timp ce Anglia a coborât, chiar dacă producția ei prezintă, uneori, mici creșteri de la un an la altul.

R.F. a Germaniei, datorită mai ales întreprinderii de stat Volkswagen, a ajuns pe locul al treilea în lume, după S.U.A., în ceea ce privește producția de autoturisme și în privința producției globale de autovehicule. Considerând trusturile ca un singur producător, Volkswagen se situează în prezent pe locul al treilea după General Motors și Ford. Firma Volkswagen exportă în S.U.A. aproape 600 000 de mașini, dar acest fapt nu constituie întotdeauna un motiv de satisfacție. Exportul său este amenințat de draconicele legi americane. De altfel, se pare că diferențele dintre dolar și marcă au stat la baza deficitului de peste un miliard de mărci, pe care Volkswagen l-a înregistrat în 1971.

Este interesant de urmărit «explozia» japoneză în construcția de autoturisme; numărul autoturismelor japoneze s-a dublat aproape la fiecare doi ani. De unde în 1967, Japonia se situa pe locul al șaselea în lume, cu o producție de 1 380 000 autoturisme, în 1968 ea a trecut pe locul al treilea, cu 2 057 000 de unități, întrecând astfel pe rînd Italia, Anglia și Franța. În 1971 industria japoneză urcă și mai sus, ocupînd locul al doilea cu 3 718 000 autoturisme produse și depășind producția în creștere a R.F. a Germaniei.

Făcînd abstracție de concentrările de firme

sub egida marilor concerne, uzina Toyota singură se situează în 1970 pe locul al patrulea în lume, după General Motors, Ford și Volkswagen; în prezent această firmă este pe punctul de a trece pe locul al treilea.

La început, țările socialiste au pus accentul pe producția de autocamioane și alte vehicule utilitare, U.R.S.S. fiind de mulți ani pe locul al treilea în acest domeniu. Construirea la Kama a unei noi uzine, de cea mai mare capacitate, va întări și mai mult poziția industriei sovietice de autocamioane.

A doua parte a deceniului trecut a fost marcată de inițierea unor producții de autoturisme în aproape toate țările membre ale C.A.E.R. Construirea mașini tot-teren încă dinainte de anul 1960 (din care aproximativ 90% se exportă),

țara noastră a început în 1968 producerea autoturismelor «Dacia», ceea ce, împreună cu fabricarea de vehicule utilitare (unele cu motoare Diesel), o aduce între primele 20 de țări producătoare din lume.

În ceea ce privește producția de autocamioane și alte utilitare, țara noastră se găsește înaintea unor țări cu industrie puternică și tradiție îndelungată în acest domeniu, ca Suedia, Olanda, Austria, Elveția, R.S. Cehoslovacă, R.D. Germană și R.P. Ungară.

Datele statistice trebuie analizate, în general, cu mult discernămint. Este necesar să se cunoască mai întâi criteriile luate ca bază la împărțirea autovehiculelor pe categorii. Spre exemplu, unele producții de autoutilitare, derivate din autoturisme, sînt raportate uneori la un

PRODUCȚIA MONDIALĂ DE AUTOVEHICULE ÎN 1971 (În mii bucăți)

Total autovehicule		Autocamioane, autotractoare, autobuze etc (fără tractoare agricole rutiere)		Autoturisme, inclusiv autoturismele de teren	
1 S.U.A.	10.668	1 Japonia	2.093	1 S.U.A.	8.580
2 Japonia	5.811	2 S.U.A.	2.087	2 Japonia	3.718
3 R.F. a Germaniei	3.983	3 U.R.S.S.	614	3 R.F. a Germaniei	3.697
4 Franța	3.010	4 Marea Britanie	456	4 Franța	2.694
5 Marea Britanie	2.198	5 Franța	316	5 Marea Britanie	1.742
6 Italia	1.817	6 R.F. a Germaniei	286	6 Italia	1.701
7 Canada	1.376	7 Canada	281	7 Canada	1.095
8 U.R.S.S.	1.143	8 Italia	116	8 Belgia 1)	883
9 Belgia 1)	972	9 Belgia 1)	88	9 U.R.S.S.	529
10 Spania	532	10 Spania	+ 79	10 Spania	453
11 Brazilia	488	11 Australia	- 79	11 Brazilia 2)	412
12 Australia	470	12 Brazilia	cca 70	12 Australia	391
13 Suedia	317	13 Argentina	60	13 Suedia	287
14 Argentina	254	14 R.P. Polonă	56	14 Argentina	193
15 R. Sud-Africană	233	15 R. Sud-Africană	53	15 R. Sud-Africană	179
16 Mexic	210	16 Mexic	52	16 Mexic	158
17 R.S. Cehoslovacă	177	17 R.S. România	44	17 R.S. Cehoslovacă	149
18 R.D. Germană	157	18 India	42	18 R.D. Germană 2)	132
19 R.P. Polonă	141	19 Suedia	30	19 R.S.F. Iugoslavia 2)	115
20 R.S.F. Iugoslavia	135	20 R.S. Cehoslovacă	28	20 R.P. Polonă	85
21 Olanda	101	21 R.D. Germană	cca 25	21 Olanda 2)	83
22 India	91	22 Venezuela	cca 24	22 Portugalia	70
23 Venezuela	cca 90	23 Olanda	cca 22	23 Venezuela	cca 66
24 Portugalia	85	24 Noua Zeelandă	21	24 Noua Zeelandă	59
25 Noua Zeelandă	80	25 R.S.F. Iugoslavia	cca 20	25 India	49
26 R.S. România	74	26 Turcia	cca 17	26 Irlanda	48
27 Irlanda	54	27 Portugalia	15	27 Iran 2)	42
28 Iran	cca 45	28 R.P. Chineză	cca 15	28 R.S. România	30
29 Turcia	cca 28	29 R.P. Ungară	cca 10	29 Chile 2)	20
30 Chile	cca 21	30 Austria	7	30 Elveția	18

Mai urmează țări producătoare: R.P. Bulgaria, Israel, Egipt, Danemarca, Finlanda, Uruguay, Filipine, Malaezia etc.

Total 1971	35.129	autovehicule, din care autoutilitare 7.173 și autoturisme 27.956
Total 1970	30.152	
Total 1969	30.934	

Notă 1) Aproape 100% montaj cu piese importate

Cifrele au fost luate după statistica publicată de revista «Automotive Industries» din 1 august 1972, afară de cele privind R.S. România, pentru care s-a folosit Anuarul Statistic 1972. Cele notate 2) au fost luate după revista «L'Auto-Journal» din 1 sept. 1972, iar cele cu «cca» sînt bazate pe statistici 1969-70.

loc. De asemenea, calculele se încurcă și atunci când este vorba de firmele care fac exclusiv montaj. Se riscă chiar o dublă înregistrare, o dată la țara care expediază seturi complete de piese și a doua oară la țara care le assemblează.

Se ivesc uneori și diferențe mari de interpretare a datelor. Iată un exemplu: statistica publicată în revista «Automotive Industries» dă pentru Belgia, în care se face aproape exclusiv montaj (uneori pur formal, pentru a se eluda taxele vamale), un total de peste 800 000 automobile anual. Țara respectivă ne apare astfel pe locul al 9-lea în lume. Catalogul «Auto-Modelle» însă, nu ia în considerație această producție de montaj, Belgia figurând numai cu 1000—1500 de autocamioane efectiv construite anual. Dar, scoțind Belgia din cauză, crește cu câteva sute de mii de bucăți producția R.F. a Germaniei, deoarece de acolo sînt trimise pentru montaj seturile de autoturisme despre care a fost vorba mai înainte.

La fel de nesigură este și statistica vehiculelor aflate în circulație, deoarece împărțirea pe categorii depinde de legile naționale, destui de

diferite de la o țară la alta, iar datele oferite publicității nu reflectă exact situația reală: multe mașini pot figura în scripte pentru că n-au fost încă radiate și nu pentru că ele circulă efectiv.

Se apreciază că în momentul de față sînt în circulație pe glob cca. 260 de milioane de autovehicule, din care circa 80% autoturisme. Țările în curs de dezvoltare se evidențiază printr-o proporție mare de autocamioane.

Viitorul nu este deloc încurajator pentru industria americană de automobile. Cei care au de conceput și de ales liniile de dezvoltare tehnică ale acestui domeniu, pentru anii viitori, par derutați în fața legislației cu privire la poluare și la mărirea gradului de securitate a automobilelor. Soluțiile preconizate de specialiștii americani, la un simpozion cu colegii lor europeni, au apărut nelogice, neeconomice, cu foarte puține șanse de realizare. Vor ști ei oare să găsească totuși calea de ieșire din impasul în care se găsesc?

Ing. I. VALERIU



Cu o asemenea asistență cardiologică, nu se poate ca «inima» mașinii să nu meargă... ceas.

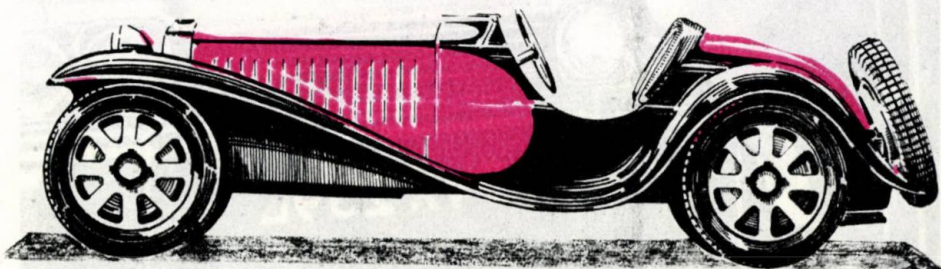
ETTORE BUGATTI ȘI „BIJUTERIILE“ SALE MECANICE

Tatăl lui Ettore Bugatti, arhitectul și pictorul Carlo Bugatti, era hotărât să facă din cei doi fii ai săi niște devotați slujitori ai artelor frumoase. Dacă pentru băiatul cel mare, Rembrandt, dorința i se împlinește, în cazul lui Ettore lucrurile se schimbă. Fiul cel mic își manifestă, cu hotărâre, înclinația spre tehnică, spre automobile. Întimplarea face ca adolescentul de 17 ani să viziteze o modestă fabrică, «Prinetti și Stucchi», care în anul 1895 încerca să construiască un triciclu cu motor. Vehiculul cu trei roți îi produce lui Ettore o impresie deosebită (mai ales motorul). El părăsește imediat L'Ecole des Beaux-Arts și se angajează ca simplu practicant la Prinetti.

Fascinat de ceea ce găsește în mica fabrică, el cercetează totul cu deosebită pasiune, demontează motoare, analizează fiecare piesă componentă. După numai șase luni de activitate, Bugatti realizează un nou triciclu, de concepție personală, pe care montează două motoare. Și pentru a-și verifica personal construcția, se înscrie în cursa Verona-Mantua, pe care o câștigă!

Din 1899 până în 1900 participă la majoritatea curselor pentru mașini ușoare. Activitatea sportivă îi dă prilejul să studieze reacțiile, comportarea, randamentul mașinilor, să-și îmbogățească experiența. La sfârșitul anului 1900, construiește primul său automobil cu patru roți, echipat cu patru motoare așezate pe axa din spate. Era un bolid destinat exclusiv competițiilor.

În 1901, Bugatti construiește un al doilea automobil, propulsat de un motor cu patru cilindri, cu supape în cap (o noutate pentru acea epocă), cu aprinderea prin bobină și buji. Mașina a fost prezentată în același an la Expoziția Internațională de Automobile de la Milano, unde a obținut premiul I și medalia specială oferită de Automobilul Clubul Francez. Ettore Bugatti abia împlinise 19 ani!



Bugatti tip 55 — 2,3 litri (1932)

Uzina de Dietrich, de lângă Strasbourg, îi oferă un angajament de șef constructor, contract pe care îl semnează însă tatăl, Ettore fiind... minor. La această uzină, Bugatti are posibilitatea să realizeze trei tipuri de automobile, absolut originale, pe care le brevetează în Germania.

În 1909, când îi expiră contractul cu Dietrich, este angajat de cunoscuta firmă Deutz, tot în calitate de proiectant-șef. În orele libere, se apucă să construiască, cu propriile sale mâini, în pivnița locuinței, primul «pur sînge» de curse, la care visa de mult: o mașină de numai 300 kg greutate, cu motor de 1100 cmc., cu axa cu came în cap. Vehiculul atinge ușor 100 km/oră. La terminarea montajului, își dă seama că nu poate scoate mașina pe ușa pivniței și este obligat s-o demonteze pentru a o aduce la lumină. Cu ocazia unui miting de aviație, renumitul pilot francez Bleriot remarcă micul automobil construit de Bugatti și îi comandă un exemplar.

Conștient de posibilitățile sale, Ettore se hotărăște ca, împreună cu fidelul său mecanic Friderich, să închirieze o fostă întreprindere de vopsele, situată în satul Molsheim din Alsacia. Acolo se va naște cea mai pitorească fabrică de automobile cunoscută vreodată, pe a cărei firmă, într-un oval roșu, strălucea numele lui Bugatti.

Erau deosebit de interesante atmosfera și stilul de lucru din acea fabrică. Cei 700 de lucrători, recrutați de pe meleagurile Alsaciei, trăiau ca o adevărată familie, identificați în totalitate cu năzuințele lui Bugatti. Ceea ce impresiona îndeosebi era curățenia pedantă din ateliere; nicăieri nu se găsea nici cea mai mică pată de ulei: clanțele, broaștele și balamalele ușilor, de fabricație proprie, străluceau orbitor. Lucrătorii considerau atelierele ca niște veritabile săli de operație, în care ciocanul era interzis; o piesă, ziceau ei, trebuie să se imbine cu alta ușor, fără brutalitatea loviturii. Mașinile-unelte, majoritatea concepute de Bugatti, erau un exemplu strălucit de funcționare ireproșabilă și întreținere îngrijită.

Pe aleile betonate se putea ajunge la diversele secții ale întreprinderii: turnătoria de fontă și aluminiiu, atelierul de sasiuri, atelierul de motoare etc. Toate acestea erau așezate într-un parc de 20 ha, plin de arbori și plante rare, cu pajiști întinse.

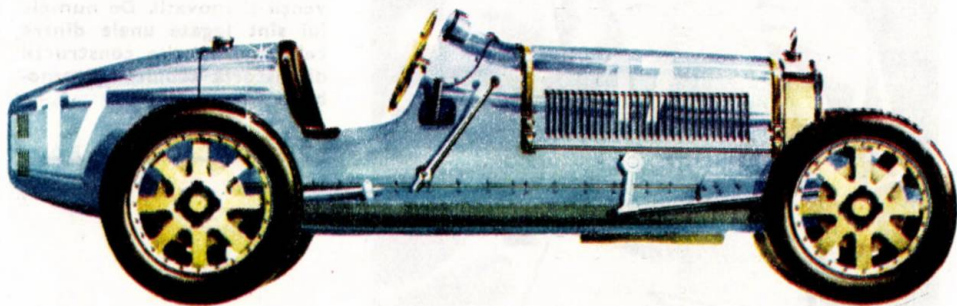
Bugatti își executa singur schițele viitoarelor mașini, considerînd desenul absolut indispensabil în procesul de creație din uzina sa. Avea o imaginație și o intuiție mecanică, rar întâlnite. Era suficient să cîntărească în mînă o piesă nouă ca să simtă imediat dacă dimensiunile, aliajul, greutatea, rezistența sînt corespunzătoare. El nu permitea ca cineva să atingă piesele de oțel lustruite; asemenea piese, spunea Bugatti, trebuie manipulate numai cu mînuși.

Bugatti avea un întins evantai de preocupări: el construia mașini de turism, de sport, de curse, dar și motoare de avion, automotoare pentru căile ferate, ambarcații de concurs. El este, de asemenea, autorul unui ghidon elastic de bicicletă, al unui atelaj pentru plimbat mai mulți cliini deodată, al unei freze chirurgicale pentru trepanații etc. Evident, fecunda lui imaginație, concretizată în 941 de invenții și inovații brevetate, și-o îndrepta cu precădere către automobile. În 1918 a brevetat frîna hidraulică, pe care a prezentat-o, montată pe automobilele sale, la Salonul de la Paris din 1920. Mai tîrziu, brevetul său a fost utilizat și de Lockheed.

Fără îndoială, cel mai faimos model de automobil construit de Bugatti este tipul 35, pe care l-a fabricat în mai multe variante: de 1,5 l., de 2 l., de 2,3 l. (cu și fără compresor). Silueta acestei mașini era de o superbă eleganță. Proporțiile caroseriei, cu radiatorul minuscul, în formă de potcoavă strînsă, l-au determinat pe cunoscutul specialist englez Laurence Pomeroy să declare că Bugatti-ul 35 a fost cea mai frumoasă și mai echilibrată mașină de curse.

Motorul era o adevărată bijuterie, construită din aluminiiu lustruit. El avea opt cilindri în linie, era îngust «ca o lamă de cuțit» și dispunea de o axă cu came în cap, care acționa trei supape (două de admisie și una de evacuare). Încă de atunci, din 1924, cînd a scos acest model, Bugatti

Bugatti Tip «35» (1924—1930)



se gândise deci la o umplere cât mai completă, montînd la motorul său cele două supape de admisie.

Vilbrochenul, ca și biebele, se sprijinea pe rulmenți. Volantă nu exista, ambreiajul și contra-greutățile vilbrochenului preluînd sarcina acesteia. Motorul se rotea fără riscuri cu 6000 t/m, asigurînd o viteză maximă de 180 km/oră, ceea ce, pentru anul 1924, reprezenta o adevărată performanță!

Automobilul avea o ținută de drum remarcabilă pentru epoca aceea, cu toate că ambele axe erau rigide (stil camion).

Gîndindu-se și la amatorii de sport cu mijloace modeste, Bugatti a realizat un model identic cu cel descris mai înainte, dar cu un motor mai puțin «împins», cu roți normale, de oțel (modelul 35 avea roți de duraluminu cu spițe late). Acestui tip i-a dat numele de «Imitation Télec» și l-a destinat începătorilor care doreau să se familiarizeze cu o mașină de curse, putînd-o utiliza, în același timp, și pentru plimbare.

Iată, de altfel, cîteva din variantele tipului 35, construite în perioada 1924—1930 și vitezele maxime ce le puteau obține.

Tipul	Cilindreea (cmc)	Nr. cil.	Compresor	Model, variantă	km/oră
35	2000	8	nu	Grand Prix	180
35—A	2000	8	nu	Imitation Télec	150
35—B	2300	8	da	Grand Prix	210
35—C	2000	8	da	Curse	210
35—T	2300	8	nu	Targa Florio	180
37	1500	4	nu	Curse	150
37—A	1500	4	da	Curse	170
39—B	1500	8	da	Curse	210



O fotografie din tinerețe a lui Ettore Bugatti. Acest bărbat cu privirea ușor melancolică, înzestrat cu geniu mecanic și cu imaginație fecundă, a dat la iveală sute de invenții și inovații. De numele lui sînt legate unele dintre cele mai reușite construcții din istoria tehnicii automobilistice.

Spre sfîrșitul anului 1927, bizarul constructor Bugatti începe să fabrice motoare cu cilindree mai mare, destinate unor mașini mai luxoase, dar tot cu tendință sportivă și cu viteze de vîrf impresionante. Pe Ettore îl măcina o invidie surdă împotriva lui Rolls-Royce, care se bucura de faima de a realiza «The best car of the world» (cea mai bună mașină din lume). Pentru a-și demonstra superioritatea asupra constructorului englez, Bugatti dă la iveală modelul 41—Royale, o adevărată uzină pe patru roți, cu un motor de 12.800 cmc, cu opt cilindri, capabil să furnizeze 300 CP. Acest automobil era garantat «ă vie» (pe toată viața), uzina luîndu-și angajamentul de a suporta toate reparațiile sau accidentele tehnice apărute pe perioada utilizării.

Din acest model s-au construit doar șapte exemplare, șase dintre ele «viețuind» și astăzi la unii colecționari sau în sălile unor muzee de specialitate. Fiecare avea alt tip de caroserie executată conform cererii cumpărătorului.

Modelul 41 — Royale era o adevărată sinteză de lux și perfecțiune tehnică, cîntărea 3000 kg și putea atinge 200 km/oră. Motorul urmărea cu fidelitate linia celui de 2000 cmc, dar din punct de vedere al calității și al anexelor nu avea rival. Acest motor a fost utilizat mai tîrziu pe automobilele construite de Bugatti pentru căile ferate franceze, automobile ce au deținut pînă în 1965 recordul mondial de viteză: 196 km/oră.

În anul în care a apărut modelul Royale, Bugatti a construit și un automobil pentru copii, o miniatură a tipului de curse «33», propulsat de un motor electric sau de un motor de 320 cmc cu patru cilindri, cu două axe cu came în cap și compresor. Aceste bizare oscilații de producție i-au determinat pe unii să spună că Bugatti a fost nu numai un geniu mecanic, dar și un maniac al mecanicii.

Este totuși curios faptul că, uneori, Ettore privea cu neîncredere sau cu dușmănie soluțiile tehnice moderne. De aceea, pînă în 1928, el nu a fost de acord cu utilizarea compresorului, iar atunci cînd s-a văzut obligat să-l adopte, a utilizat un tip cu presiuni foarte mici, în chip de simplă pompă. La fel de conservator a rămas și în ceea ce privește utilizarea a două axe cu came, a supapelor radiale și a camerei de ardere emisferice.

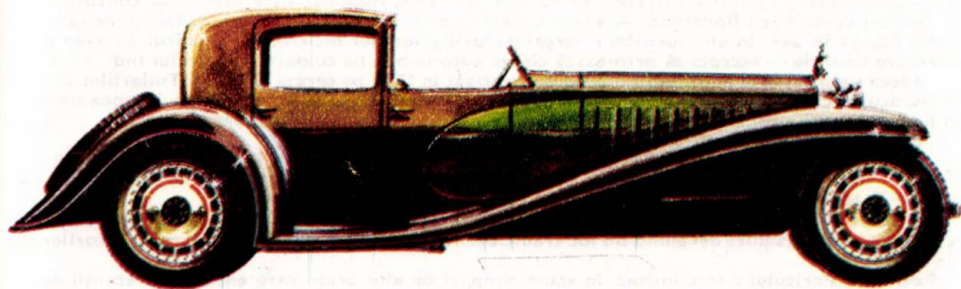
Vechile soluții au fost abandonate abia în anul 1930, cînd uzina de la Molsheim a încăput pe minile inginerului Jean Bugatti, fiul lui Ettore. Tînărul inginer a adus un suflu nou în uzină și, sub conducerea sa, a apărut celebrul model «57» de 3,3 l care, în versiunea de curse, a cîștigat de două ori întrecerea de la Le Mans, avîndu-l la volan pe Jean-Pierre Wimille.

Uzina de la Molsheim a fost distrusă în întregime în timpul celui de al doilea război mondial, iar Jean Bugatti a murit într-o probă de viteză. Cu inima sfîșiată de durere, bătrînul Ettore încearcă să-și refacă uzina, dar îi este foarte greu. Într-un suprem efort, el participă cu cinci mașini la Marele Premiu al Eliberării, din 1946, și cîștigă și această ultimă cursă. Era cursa de adio, pentru că la 21 august 1947 își dă sfîrșitul.

C. PANDELE

Desene de arh. Horia Constantinescu-Strihan

Bugatti Royale «coupé» Napoleon (1927—1933)





SALOANE

Sîntem obișnuiți astăzi să considerăm «saloanele» ca evenimente marcante din istoria dezvoltării automobilului. Spectacole multicolore, ocazii de prezentare a noutăților în tehnica construcției de motoare și a unor noi stiluri în desenarea caroseriilor, adevărate rampe de lansare a noilor tipuri de automobile, saloanele atrag an de an un public din ce în ce mai larg.

Începuturile au fost însă modeste. În iunie 1885, la cîțiva ani după apariția automobilului, erau prezentate publicului parizian, pe Champ de Mars, mașinile care urmau să concureze în celebra cursă Paris-Bordeaux. Această prezentare nu era desigur un salon, dar ideea salonului plutea în aer. În anul următor, organizatorii salonului bicicletei — vehicul ce avea o oarecare tradiție — acceptă să primească cîteva automobile pe culoarele Palatului Industriei.

Ideea unui salon al automobilului s-a concretizat în 1898, pe terasa Grădinii Tuileriilor din Paris, atunci cînd 232 de expozanți și-au prezentat produsele lor unui public care începea deja să fie fascinat de posibilitățile pe care le oferea acest nou mijloc de transport.

Salonul automobilului se născuse!

Cu începere din 1898, salonul automobilului de la Paris și-a deschis porțile aproape în fiecare an. Cele două războaie mondiale, precum și alte motive, l-au privat însă de unele ediții, cum ar fi acelea din 1900, 1909, 1911 și 1920.

În anul 1972, Salonul internațional al automobilului de la Paris a ajuns la cea de-a 59-a ediție a sa, Porte de Versailles devenind un loc tradițional de întîlnire a constructorilor și iubitorilor de automobile.

Exemplul Parisului a fost imitat, în scurt timp, și de alte orașe care emiteau pretenții de centre automobilistice, astfel încît astăzi saloanele automobilului se succed de-a lungul anului în diverse puncte ale globului, printre ele intercalîndu-se și tîrgurile internaționale care găzduiesc expoziții ale automobilului.

*

În Belgia, ultimele zile ale fiecărui an sînt agitate, întrucît apropiata deschidere a salonului de la Bruxelles, primul din seria fiecărui nou sezon, lasă prea puțin timp pentru a face bilanțul anului care a trecut. Salonul își are ca decor tradițional complexul de clădiri «Centenaire», cunoscut publicului larg de la expoziția mondială din 1958.



În acest complex, automobilul se instalează în luna ianuarie în palatele 4, 5 și 8 pe o suprafață de 57 000 mp. «Decorul» reclamă, la fiecare ocazie, 8 ha de covoare, 5 ha de țesături de decor, 1 500 mc de masă lemnoasă și peste 40 000 de plante ornamentale.

Interesul constructorilor de automobile pentru salonul de la Bruxelles crește de la o ediție la alta, atât din tendința de a prezenta cu prioritate noutățile anului, cât și din faptul că Belgia este țara în care o serie de firme își au propriile uzine de montaj: Moskvici, Volga, Ford, General Motors, Renault, Citroën, BMW, Volvo, Volkswagen și chiar Honda.

Odată închise porțile salonului de la Bruxelles, o nouă regrupare la scară mare a constructorilor de automobile se face, în luna martie, la Geneva. Timp de zece zile, acest oraș devine capitala automobilului. Aici se expun noi modele în premieră mondială, modele modificate, noi caroserii speciale, tipuri vechi de automobile, un larg spațiu acordându-se accesorilor, echipamentelor de garaj și pieselor detașate. Tendințele constructive și economice ale anului au început să se cristalizeze; numeroși ziariști comentează noutățile și caută să pătrundă în secretele economice ale marilor firme.

În luna mai, constructorii de automobile își dau întâlnire la New York. De dată ceva mai recentă, acest salon prezintă în special marile modele americane. În ultima vreme, el reflectă lupta dintre «compactele» americane, pe de o parte, și «europenele» și «japonezele» care s-au introdus sau vor să se introducă pe piața americană, pe de altă parte.

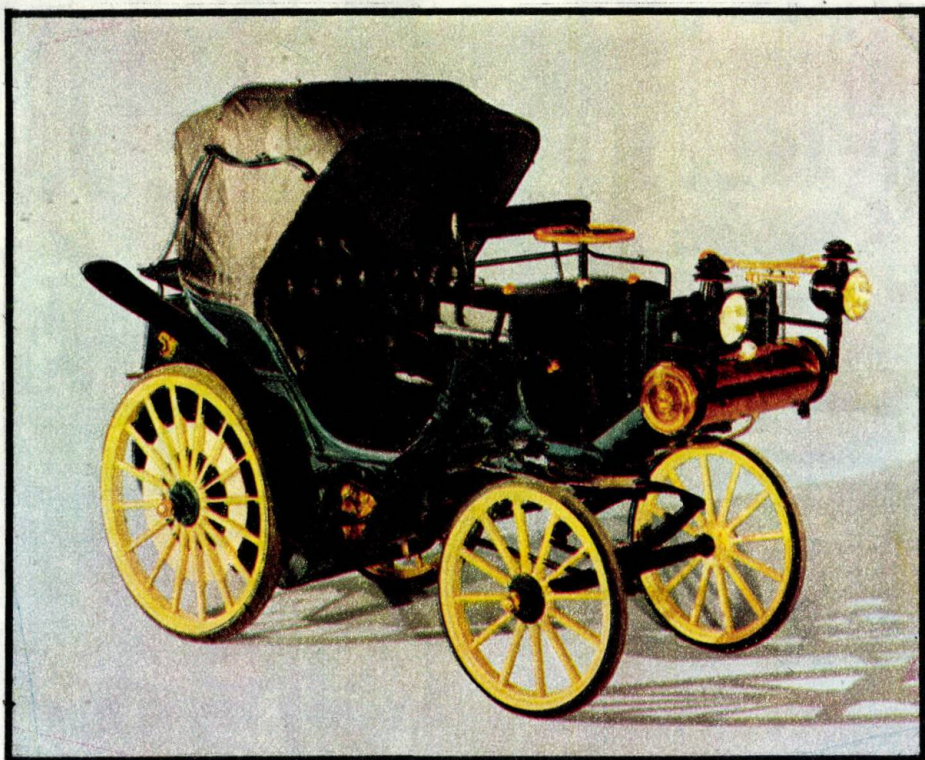
Paauza de aproape trei luni din timpul verii pregătește acumularea necesară deschiderii Salonului de la Paris. Ca toate marile saloane, și cel de la Porte de Versailles este un salon «complet» — de la autoturisme și până la accesoriiile cele mai mărunte.

De-abia închise porțile Salonului de la Paris, constructorii se grăbesc să traverseze Canalul Minecii, pentru a participa la deschiderea Salonului de la Earls Court din Londra, în care automobilul britanic se află la loc de frunte.

O dată cu anotimpul rece, centrul preocupărilor automobilistice se îndreaptă către sud, la Torino. Acolo, în leagănul automobilismului peninsular, în luna noiembrie, a fiecărui an, se organizează un salon internațional cu un puternic caracter de retrospectivă și de «stiling». La acest salon caroserii sînt în largul lor. Bertone, Pininfarina, Zagato, Vignale și alți realizatori ai «mașinilor de vis» expun caroserii de avangardă, care mai devreme sau mai târziu vor influența producția de mare serie. Torino, este, totodată, un salon al automobilului de performanță ridicate și de serie mică, domeniu în care strălucesc firme ca Ferrari, Lamborghini, Maserati, De Tomaso ș.a.

Cortina saloanelor automobilului este trasă de cel din Tokio care, deși se bucură de o largă participare internațională, rămîne totuși un salon al automobilului din «țara soarelui răsare».

ing. Dinu GEORGESCU



VIZITÎND UN MARE

Muzeu Auto

De aproape trei decenii, o autentică pasiune a cuprins lumea: colecționarea de automobile vechi. Depășind aparența de modă, colecțiile s-au îmbogățit destul de repede, dînd naștere unor adevărate muzee menite să potolească într-un fel curiozitatea vizitatorilor de toate vîrstele pentru mașinile de odinioară.

Asemenea muzee există astăzi în Olanda, Franța, Anglia, Suedia, Austria, Cehoslovacia. De asemenea, interesante colecții de mașini vechi, de producție pro-

prie, au și unele firme de automobile ca Alfa-Romeo, Fiat, Citroën, Peugeot, Renault, Mercedes, Volkswagen, Opel, Rolls-Royce, Volvo, Skoda, Polski-Fiat și altele.

Unul dintre cele mai mari și mai cuprinzătoare muzee europene de automobile este «Musée de l'Automobile de Rochetaillée sur Saône» (Franța), găzduit într-un vechi castel medieval. Un parc imens, cu arbori stufoși, înconjoară romantic o clădire tăcută, în care sînt grupate, în ordine cronologică, mașini, mo-

toare, prototipuri, ce au făcut senzație la vremea lor.

Colecțiile de la Rochetaillée au început să prindă viață în anii premergători celui de al doilea război mondial. Vastele săli ale castelului și gazonul din jur au fost populate încet, cu răbdare, cu zeci, cu sute de mașini. Numeroși specialiști sau simpli entuziaști și-au consacrat eforturile, cel mai adesea benevol, spre a vedea în-cununată cu succes o operă de omagiu adus tehnicii automobilului. Totul a început de la colecționarul particular André de Neve, care a oferit Automobil Clubului Francez o colecție de mașini vechi pentru a o expune public. Acest gest a pus în mișcare nu numai ACF-ul, dar și pe membrii vechiului club «Teuf-Teuf», care au reușit să achiziționeze prin colecță publică castelul Rochetaillée și să-l transforme în muzeu.

Colecția inițială era, totuși, destul de redusă, cu multe lipsuri, mașinile nu arătau prea bine. Carosierii J.H. Labourdette și M.F. Toché au sosit la Rochetaillée și s-au apucat de lucru, redând strălucirea de odinioară a unor foste automobile, scoase de prin grajduri și din mormanele de fiare vechi.

Publicațiile de specialitate, ziarele de sport au intrat și ele în acțiune, atrăgând atenția cititorilor asupra muzeului și deschizând chiar o rubrică specială de schimburi de automobile vechi. În acest fel, au început să iasă la iveală mașini despre care mulți uitaseră. Istoricul Jacques Rousseau și expertul M. Lorei au luat urma acestor mașini, le-au negociat și le-au depus în cele din urmă în sălile castelului de la Rochetaillée.

Organizatorii s-au străduit să aranjeze toate aceste exponate nu numai riguros exact din punct de vedere istoric, dar și într-o manieră spirituală și educativă. Evident, «salonul de onoare» a fost rezervat unora din cele mai vechi vehicule cu motor. Pe parchetul galben, strălucitor, pot fi văzute trei dintre primele tricicle, căutate cu răbdare în întreaga lume și găsite, în sfârșit, unul într-un sătuc din Franța, altul sub mormanele de moloz ale unui fost conac olandez, iar al treilea într-o insulă din Antile.

Într-o sală a muzeului se găsește singurul triciclu rămas de la Leon Bollée. Este un vehicul construit în 1896, cu motor monocilindric, de 3 CP, plasat în spate, pe roată. Mașina are far din cristal, cu luminare, ca la brișcă, cu levier unic pentru schimbarea celor trei viteze, cu două scaune, față în față, pentru pilot și pasager.

Alături se află un Bédélia, mașină de curse, a cărui formă sugerează mai degrabă o albie de rufe, decît o «formula 1» de astăzi. Echipat cu un motor de doi cilindri, răcit cu aer, acest automobil alerga în 1897 cu aproape 100 km la oră!

Într-un mod subtil este prezentat un Rolls-Royce Silver Ghost din 1913. Strălucitoare și hieratică, cu capota de argint masiv și faruri din cristal, mașina este

înconjurată de candelabre și de o cască colonială, rostogolită sub roți. Ea ține companie unui Peugeot Bébé, tot din 1913, mic și caraghiș, cu aripile învolte, de fluture zglobiu.

Undeva, în curte, staționează un robust Opel Torpedo-sport, cu motor de 6 cilindri, fabricat prin 1932—1933. În imediata lui apropiere stau tăcute două admirabile limuzine: un Cord «cabriolet» din 1936, cu tracțiune pe față și caroserie aerodinamică și un Duesenberg din 1934, specimen unic în Europa, carosat la Paris de Franay.

În parc, pe malul riului, într-o poziție nostalgică, un Renault Grand Sport pare abia ieșit din uzină. Acest «monstru» cu capota motorului în chip de pupă de cuirasat, făcea furori pe bulevardul Champs Elysée în 1923.

Muzeul deține și alte rarități: un Gobron-Brillié, cu motor de doi cilindri, datînd din 1899, un Rochet Schneider, monocilindric etc., toate excepțional restaurate. Restauratorii au respectat cele mai subtile amănunte constructive. Fiecare piesă lipsă, cit de mică, a fost realizată nu numai la dimensiunile și formele exacte, ci și din materialul întrebuintat odinioară de constructor.

În muzeu pot fi întîlnite și cîteva mașini care n-au putut fi aduse la starea lor inițială, pentru că operațiunea ar fi costat sume exorbitante.

Prin valoarea exponatelor sale și prin calitatea desăvîrșită a restaurărilor, Muzeul de la Rochetaillée rămîne un exemplu de muncă și de pasiune în slujba reconstituirii prin piese reale, de mare valoare, a unor momente din istoria construcției de automobile. Acest muzeu este poate cel mai interesant, mai complet și mai ingenios organizat, din cîte există la ora actuală în Europa.

Gh. BRĂTESCU



- IUBEȘTE MAȘINA ALTUIA, CA PE A TA ÎNSUȚI!
- CÎND CONDUCI, NU VORBI, CITEȘTE! (DAR NUMAI INDICATOARELE DE CIRCULAȚIE RUTIERĂ)!
- NU ADORMII LA VOLAN, CĂ NU TE MAI DEȘTEPTI NICIODATĂ!
- ÎNȚII SĂ DUCI MAȘINA LA GARAJ ȘI — PE URMĂ — STICLA LA GURĂ!
- NU «ȚĂIA», CURBA ÎN PARCURS, CĂ POTI S-AJUNGI BUCĂȚI ACASĂ!
- CINE «TRIPLEAZĂ», ÎȘI DUBLEAZĂ MAȘINA!
- CÎND LA MAȘINA DIN FĂTĂ VEZI «SEMNUL MIRĂRII», PUNE-ȚI «SEMNUL ÎNTREBĂRII»!
- DIRECȚIA MAȘINII TREBUIE SĂ-ȚI ARATE ÎNCOTRO TE DUCI, NU UNDE AI PUTEA SĂ AJUNGI!
- NU CĂLCA DUMNEATA HAINELE PIETONILOR, CĂ NU EȘTI MAȘINĂ DE CĂLCAT!
- CÎND VREI SĂ DEPAȘEȘTI O MAȘINĂ ÎN VITEZĂ, PUNE MAI ÎNȚI FRÎNA LA AMBITIE!
- VIRAJELE PE DOUĂ ROTI SE IAU NUMAI CU TROTINETA!

	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	A	S	A	N			V	M			
2	A	C	I	A			U	O			
3	M	Z		T	R	A	B	A	N	T	
4		O		A	T	E		I	O	C	O
5	R	O	C	H	A		B		R	A	M
6	A	P	T	A		S		A	S		R
7	L	E	A	N	A		O				
8		L	V		F		R	I			
9	F	I				E					T
10	O	E	A	N	D	A		P			
11	R	E			A		E				R
12	D	U			R	U					A

Vertical: 1. ADMIRAL - FORD 2. ZAZ - OPEL -
LEU 3. JAC - OCTAVIA - N 4. MITA - HANNA
5. ARAD - F - DMR 6. T. - ATAS - EPAVE 7. RE -
BEE - ORE - EA 8. IUA - EA - RUPT 9. URNI -
STAGIAR 10. MOTOR - IRES - U 11. PP - CABRI -
OLET 12. HANOMAG - TARA

DEZLEGAREA JOCULUI

DESPRE PILOȚII DE GRAND PRIX



Ziaristul englez Barrie Gill și-a făcut din publicistica de automobilism o profesiune, pe care o servește cu dragoste și devotament. El nu neagă faptul că, la început, i-a fost destul de greu să pătrundă în lumea așilor volanului. A avut însă noroc: și l-a apropiat pe marele campion Graham Hill și acesta a consimțit să-i fie sfetnic și îndrumător.

Cu câțva timp în urmă, Barrie Gill a publicat la Londra cartea intitulată «Cei mari ai formulei 1». În această lucrare, tradusă ulterior și în limba franceză în cunoscuta colecție «Marabout Service», autorul prezintă o suită de portrete ale piloților de Grand Prix, începând cu Jackie Ickx și terminând cu Jim Clark.

Sensul și esența acestei cărți de 200 de pagini sînt explicate într-o introducere ce poartă titlul «Puțini aleși», în care Barrie Gill precizează că dintre toți profesioniștii volanului, numai cei de care se ocupă în lucrare sînt cei mai exclusivi, singurii care pot scrie pe cărțile lor de vizită «pilot de Grand Prix».

Acești piloți de Mari Premii, în număr de 20—25, au în viața lor particulară și alte preocupări. Ei sînt mecanici, ingineri, șefi de întreprinderi, fermieri sau oameni de afaceri. Dar ce «afaceri» și ce «oameni»? Biroul, locul lor de muncă este o rachetă mortală — o cadă de baie plină de benzină, montată pe patru roți — așa cum a zis cîndva Bruce McLaren.

Ei se înghesuie ca niște acrobați printre rezervoarele de combustibil care-i înconjoară, așezîndu-se, într-o poziție semi-culcată lîngă un volan minuscul. Poziția le este dictată de legile aerodinamice, tot mai preponderente în construcția mașinilor de Grand Prix din zilele noastre. În față nu au decît un tablou de bord restrîns, cu cîteva aparate: turometru, cadrane pentru presiunea uleiului, pentru temperatura lichidului de răcire și a lubrifiantului.

Hainele de lucru ale acestor oameni sînt tot atît de neobișnuite ca și propria lor profesiune. Cercetarea științifică, impulsivă de unele tragedii, a îndepărtat din lumea cursei acel echipament care făcea farmecul vedetelor romantice de odinioară de pe timpul lui Nuvolari sau Varzi: eșarfa de mătase, înfășurată la gît, deasupra costumului de piele. Incendiile din ultimul deceniu au de-

terminat punerea la punct și adoptarea unor costume speciale construite împotriva focului. Pilotul modern îmbracă șosete, mănuși, un combinezon ușor, suplu, fabricat în așa fel încît să-l protejeze în caz de accidente.

Acești oameni — «puțini aleși», cum le zice Barrie Gill — nu prea au timp să șomeze. Ei sînt mereu pe drumuri, într-un zbor interminabil către pistele de concurs de la Madrid, de la Mexico-City, de la Silverstone sau Indianapolis. Un calcul aproximativ arată că Graham Hill a parcurs în avion, în 1967, peste 300 000 de kilometri și a condus automobilul în curse sau pe șosea pe o distanță de 22 000 de kilometri.

Campionatul mondial la care participă cei 20—25 de piloți din virful piramidei, debutează la începutul fiecărui an și se încheie după 10—12 sau 13 curse, disputate pînă în luna octombrie. Acestor întreceri li se adaugă cele de formula 2, cele din campionatul Tasmaniei, cele din seria numită Can-Am.

Există și timp liber? Nu prea, deoarece vedetele curselor trebuie să apară la televiziune, să acorde interviuri, să participe la recepții, la saloanele de automobile, să încerce noi tipuri de mașini, să deseneze caroserii etc. Uneori — destul de rar — pot fi văzuți în sînul familiei, odihnîndu-se.

Așii volanului trăiesc într-un vîrtej amețitor de mecanică și de premii fabuloase. Pentru aceasta, nu toată lumea îi simpatizează. Și totuși — spune în finalul introducerii sale Barrie Gill — asemenea oameni merită atenția și înțelegerea noastră, cel puțin pentru faptul esențial că au curajul să-și risce viața.

Autorul mărturisește că n-a dorit să facă din cartea sa o scriere melodramatică. Dar realitatea și evenimentele l-au obligat să nu ocolească accidentele tragice. Cinci dintre marii piloți despre care a început să scrie (Lorenzo Bandini, Bob Anderson, Jim Clark, Mike Spence, Lodovico Scarfiotti) au dispărut tragic, pînă cînd lucrarea a fost gata și a ajuns la tipar. De atunci au mai trecut cîteva ani și, iată, moartea i-a ajuns din urmă pe alții: Jo Schlesler, Bruce McLaren, John Rindt, Jo Siffert, Ignacio Giunti.

Are dreptate Barrie Gill. Este foarte greu să nu devii dramatic, atunci cînd încerci să scrii despre astfel de oameni...



Veneția — Piața San Marco

VENEȚIA FLORENȚA ROMA

Italia, cunoscută prin vestitele sale zone și locuri turistice, completate cu monumentele rămase din perioada de glorie romană, constituie o atracție pentru zeci de milioane de turiști anual.

Ridicat la rangul de activitate națională, de pe urma căreia se obțin venituri foarte mari, turismul italian dispune de o organizare și servicii bine puse la punct. În slujba turismului se află sistemul hotelier și al ghizilor, muzeele și monumentele, comerțul și circulația, administrațiile orașelor și ale municipiilor, ca și biserica ce nu rămâne mai prejos. O notă aparte se cuvine pentru asistența tehnică rutieră, împlințită pe toate șoselele și în special pe autostrăzi.

Turiștii, care cumpără la frontieră unele servicii în bloc, beneficiază — din motive lesne de înțeles — de-o serie de avantaje: bonuri de benzină, pentru anumite distanțe, la prețuri mai mici, tarife reduse la parcare, camping, moteluri, asistență turistică și juridică gratuită etc. Și ca o replică la aceste facilități, circulația pe autostrăzi se face contra plată, în funcție de capacitatea cilindrică a mașinii și de distanța parcursă.

După ce am străbătut Iugoslavia pe autostrada Belgrad—Zagreb și apoi pe șoseaua E 96 pînă la Rijeka, ajungem la Ferneti, punctul de intrare în Italia. Formalitățile de vamă nu durează mult; vameșii trebuie să facă față unui flux continuu de automobile ce se perindă prin acest punct.

Trecînd prin Triest, unde o escală de 2—3 ore s-a dovedit suficientă pentru a admira frumusețile acestui oraș situat pe țărmul estic al golfului Triest, ne îndreptăm spre Veneția, orașul gondolelor, al visurilor poetice și al nostalgiilor.

Intrarea în Veneția se face pe Ponte della Libertà, lung de 4 km, construit în paralel cu podul de cale ferată, peste laguna care separă orașul de continent. Automobilele nu pot să meargă mai departe de Piazzale Roma, de la marginea orașului, sau de parkingul situat în partea de vest a pieței.

O dată liberat de grija conducerii automobilului, privești orașul, construit pe 118 insule și străbătut de 177 canale, unite de cca 400 poduri, începe să ni se înfățișeze în toată splendoarea. Îmbarcați pe un vaporet, care face cursa pe Canal Grande, lung de 3 800 m, drumul nostru se îndreaptă spre monumentele Veneției: Palazzo Vendramin Calergi, unde în 1883 a murit Richard Wagner, Palatul Pesaro, cel mai frumos din Veneția, construit în stil baroc, lăcașul Galeriei de Artă

modernă și orientală. În continuare vaporeșul face bucla spre dreapta, iar în fața ochilor ne apare vestitul Ponte di Rialto, ca un arc de triumf, dintr-o singură arcadă, cu o deschidere de 47 m, construit între 1588—1592. Impunătoare este și Galleria d'Academia care adăpostește cea mai completă și mai frumoasă colecție a picturilor venețiene din secolele XIV—XVIII.

Drumul prin Canale di San Marco ne duce la vestita Piață San Marco, vizitată de toți turiștii care ajung în Veneția. La intrarea în Piața San Marco, se află, pe o coloană, statuia leului înaripat, simbolul puterii venețiene; iar în dreapta se ridică maestos Palatul Dogilor, construit în secolul al XII-lea, locul de unde conducătorii Republicii Venețiene își dirijau puterea peste mări. Fațada sa se sprijină pe 36 stâlpi de piatră, uniți în partea superioară prin frumoase ogive.

Intrarea în palat se face dintr-o curte interioară, pe o scară monumentală de piatră. Se pătrunde în apartamentele dogilor, frumos ornamentate în lemn sculptat și cu picturi murale. În continuare se înșiruie sălile palatului, destinate ceremoniilor, recepțiilor, tribunalului, bibliotecii etc. Cea mai mare dintre ele este sala Marelui Consiliu (25/53 m), pictată în întregime.

Seara, orașul oferă un alt aspect: este acea poezie misterioasă peste care parcă planează viața tumultuoasă a trecutului Veneției, dar care se spulberă totuși când gondolele cu felinarele ca niște licurici, alunecă discret și lin pe canale, plimbând două inimi îndrăgostite, pulsând în sentimentele prezentului, sau — dacă cei doi călători au timpurile albe — cu gândul la iubiturile din tinerețe. Însă și unii și alții îmbătați de farmecul orașului luminat și vesel.

Și dacă în toată această atmosferă de seară, plină de mister și de culorile lampadarelor atârânde, turistul are șansa să întâlnească un grup de gondole în mijlocul cărora se află o gondolă mai mare, cu multe lumini colorate și o orchestră de chitare și mandoline, iar un tenor să cînte, cu forță și cu inima deschisă, cântonete și napolitane, atunci Veneția l-a cucerit complet.

Părăsind frumoasa Veneție, intrăm pe autostradă pînă la Padova, după care alegem șoseaua E 7 spre Florența, capitala Toscanei, leagănul Renașterii italiene și locul unde și-a făcut ucenicia Michelangelo.

Cel care dorește să descopere, să cunoască și să admire toate monumentele și comorile de artă ale Florenței, trebuie să-și rezerve cel puțin 3—4 zile.

În Florența întâlnești la tot pasul opere ieșite din penelul sau dalta lui Michelangelo. La Galeria Academiei se află un mare număr de statui ale acestui artist, printre care cea a Sf. Matei, destinată Domului din Florența, Pieta Palestrina, celebra statuie a lui David, tinărul cu praștia pe umăr: le privim și nu știm ce să admirăm mai întâi: liniștea aparentă, anatomia perfectă sau forța stăpînită.

Palatul Pitti adăpostește una din cele mai frumoase și mai prețioase galerii de artă; însuși palatul, cu picturile murale de pe pereți și de pe plafoane, constituie un tezaur inestimabil. Se află aici opere de artă modernă (secolele XIX și XX) în circa 30 de săli. Operele de artă sînt expuse în sălile Jupiter, Saturn, Apollo, Marte, Venus, Ulysse etc., care au plafoanele și pereții pictați cu tablouri ale marilor maeștri.

În centrul orașului se află Palatul Medici-Riccardi, construit în 1444 de Michelozzo, în pur stil al Renașterii florentine. Castelul a fost al familiei domnitoare de Medicis, cumpărat și transformat apoi de familia Riccardi; astăzi este sediul Prefecturii, dar se poate vizita.

Florența este inepuizabilă în comori de artă. Aici se află Muzeul Național de istorie și știință, Muzeul San Marco, Muzeul de Arheologie, Casa Dante (unde s-a născut marele poet), Muzeul Național



Colosseum-ul din Roma

(colecții de armuri sala), Michelangelo cu sculpturile artistului și ale elevilor săi), sălile Donatello, Ghiberti, Cellini, Verocchio etc.

Ajunși la Roma pe autostrada Soarelui (271 km), după atâtea lecții de istorie, primul obiectiv turistic pe care-l caută un turist român este Columna lui Traian din Piața Veneția, monument care simbolizează actul de naștere și de formare a poporului daco-roman. Autorul lucrării a fost același arhitect Apollodor din Damasc care a construit și podul de la Drobeta.

Din edificiile și din centrul orașului, care altădată constituiau fala Romei, nu au mai rămas decât ruinele. Astăzi se pot identifica Forul lui Cesar, Basilica Giuliei, Arcul lui Septimiu Sever, Templul lui Antonio, Basilica lui Constantin, Templul lui Saturn, Templul lui Castor și Polux, Arcul lui Titus, Stadionul etc.

Ingeniozitatea arhitecților și a constructorilor romani se poate vedea la Coliseum, acest imens edificiu destinat serbărilor populare, la care asistau împărații și senatorii și care, mai târziu, a devenit teatru luptelor între gladiatori sau dintre creștini și fiarele sălbatice. Sub arena acestui stadion erau celeule, camerele gardienilor, cuștile leilor și ale celor condamnați să se lupte între ei, pînă la moarte, pentru desfătarea patricienilor și a mulțimii.

În Piața Veneția se află monumentul lui Victor Emmanuel II, ridicat în memoria celui care a unificat Italia, ajutat de diplomația lui Cavour și de entuziasmul voluntarilor lui Garibaldi. Este opera lui Sarconi, construcția durind de la 1855 la 1910. Are o înălțime totală de 81 m, iar de o parte și de alta sînt două fîntîni ce simbolizează cele două mări — Adriatică și Tireniană.

Sub statuia ecvestră a lui Victor Emmanuel II se află Altarul Patriei, cu mormîntul soldatului necunoscut, Scări impresionante ne duc spre un palier deasupra căruia se află un portic cu 16 coloane, mărginite de două propilee și în vîrfurile cărora sînt care alegorice reprezentînd Unitatea și Libertatea Italiei.

În partea dreaptă a acestui monument se află Capitoliul, muntele sacru (una din cele șapte coline ale Romei), unde se păstrau bogățiile cetății. În timpul asediului Romei de către Gali, aceștia au vrut să pătrundă în templu pentru a-l prăda, dar ghiștele sacre care erau ținute în templu, au trezit garda și astfel tezaurul a fost salvat.

Astăzi spre această colină urcă o scară monumentală care se bifurcă — una spre biserica Sf. Maria d'Araceli și alta spre piața Capitoliului, proiectată de Michelangelo și ornată cu dale de marmură albă, care formează o rozetă pe caldarîm; în mijlocul acesteia se află statuia ecvestră, originală, a împăratului Marc-Aureliu.

A încerca descrierea Romei, a monumentelor și muzeelor sale într-un spațiu restrîns, este o imposibilitate; numai enumerarea edificiilor respective ar necesita multe pagini.

Roma, acest oraș al muzeelor și monumentelor, al unor ansambluri arhitectonice de prestigiu, ni se înfățișează astăzi ca o metropolă în care, alături de strălucirea unei istorii, prezentul își construiește propriile edificii.

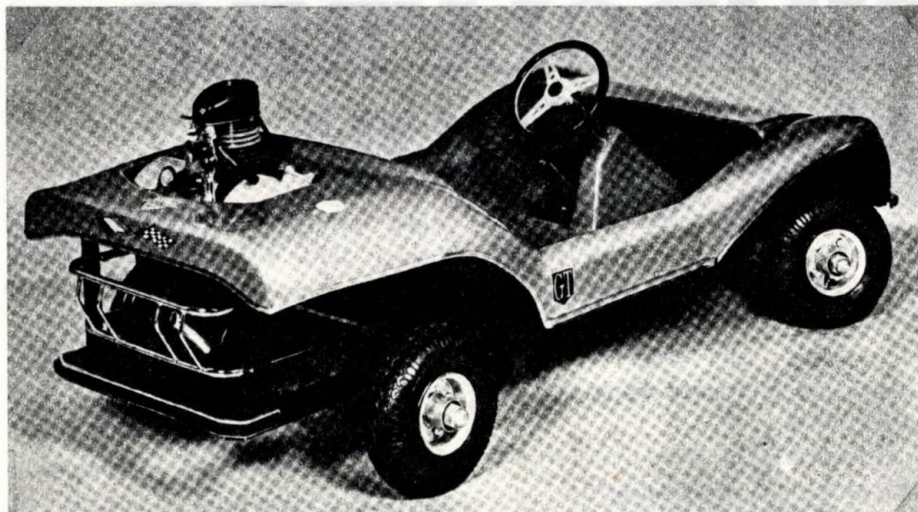
În pelerinajul pe la muzee, sau trecînd de la un monument la altul, ne-a frapat viața tumultuoasă a Romei. Circulația automobilistică este impresionantă: fluvii de mașini curg în toate părțile. Agenții de circulație dirijează automobilele, care pornesc în viteză imediat ce scapă de la «stop», în speranța cîștigării cîtorva secunde.

Străzile sînt pline de suveniruri, oferite de vînzătorii ambulanți sau de cei din magazine. Și încă o curiozitate: atît la Florența cît și la Roma, printre troleibuze și limuzine este foarte obișnuit să întîlnești trăsuri cu unul sau doi cai, solicitate de turiștii care găsesc în birjar un ghid lipsit de profesionalitatea meseriei, dar care explică destul de corect.

Alexandru IONESCU



Monumentul lui Victor Emmanuel II



Buggy-special pentru copii. Motor monocilindru de 49 cmc. Consum: 1,5 l la 100 km. Viteza maximă: 15—25 km/h. Greutatea totală 48 kg. Cea mai mică mașină prezentată la Salonul de la Paris — 1972.

SALOANELE

AUTOMOBILISTICE ALE ANULUI 1973, DIN EUROPA

BRUXELLES	19—28 ianuarie — Vehicule utilitare
AMSTERDAM	8—18 februarie — Turisme
HELSINKI	2—11 martie — Turisme
GENEVA	15—25 martie — Turisme, mașini de competiție și sport
BARCELONA	5—15 aprilie — Turisme, vehicule utilitare
BELGRAD	21—29 aprilie — Turisme, vehicule utilitare
FRANKFURT	13—23 septembrie — Turisme, vehicule utilitare
PARIS	4—14 octombrie — Turisme
LONDRA	17—27 octombrie — Turisme
TORINO	3—11 noiembrie — Vehicule utilitare

EXPOZIȚII DE MAȘINI DE SPORT ȘI DE COMPETIȚIE

LONDRA	3—11 ianuarie
PARIS	ianuarie — februarie
MALMÖ	10—18 februarie
COPENHAGA	23 februarie — 4 martie
STOCKHOLM	11—18 martie
GÖTEBORG	24 — 1 aprilie



SIMBOLURILE MĂRCILOR

Orice model nou este «botezat» de către uzina-mamă de obicei cu denumiri simbolice, la care se adaugă adesea numere care indică puterea sau cilindrul motorului sau litere și cifre relativ necunoscute. Dăm în cele ce urmează câteva explicații asupra acestora.

ALFA-ROMEO: GT = Gran Turismo; GTA = Gran Turismo Allegeritto, adică G.T. ușoară; GTV = Gran Turismo Veloce, adică rapidă; T.I. = Turismo Internazionale; Junior = cu cea mai mică caroserie coupé.

ARO: Automobilul românesc; 240 = ampatament 240 cm.

AUDI: cifrele 55; 75 sau 100 corespund puterii DIN a motorului; L = Lux; GL = mare Lux; S = Super; SL = Super Lux; LS = Lux Super.

BMW: C = Coupé; S = Super; TI = Turismo Internazionale; TII = Turism internațional cu injecție; 1602 sau 1802 sau 2002 indică modelele de 1600 sau 1800 sau 2000 cmc însă numai cu 2 uși.

CHEVROLET: LT = Lux Turism.

CITROËN: 2 CV = doi cai după formula fiscală din Franța; DS și GS indică modelul D sau G, iar litera S indică suspensia hidropneumatică; SM = suspensie hidropneumatică și motor Maserati.

FIAT: 124; 125; 127; 128; 130; 132 sînt numerele proiectelor atribuite la lansarea lor de către birourile de studii; L = Lux; S = Sport sau speciale; T = twin cam, adică cu două axe cu came în cap.

MERCEDES: 200; 220 etc. sînt primele 3 cifre de la valoarea cilindrului; D = Diesel; C = coupé; E = Einspritzung (alimentare prin injecție de benzină); L = leicht (ușor) sau Luftfederung (suspensie pneumatică la modelele cele mai mari); S = sport; SS =

super sport; SSK = super sport kurtz (scurt); SSKL = ss kurtz leicht (ușor).

NSU: Prinz 4 L = al patrulea model din seria Prinz, versiunea lux; 1000 C = 1000 cmc Confort; TT (de la Tourist Trophy) indică un caracter sportiv; RO 80 = motor rotativ Wankel de 80 CP.

OPEL: 1,2 pînă la 5,4 = cilindrul în litri; SR = Sport Rallye; J = junior sau echipament redus (ieftin).

PORSCHE: 911; 912; 914 numere de botez; T = Touring; E = Einspritzmotor (motor alimentat cu injecție de benzină); S = super.

RENAULT: R = Renault; 4; 5; 6; 8; 10; 12; 15; 16; 17 sînt numere de botez; L = Lux; TL = Turism Lux; TS = Turism Special.

SKODA: MB = Mlada Boleslav (orașul unde se află uzina).

UAP — Uzina de Autoturisme Pitești.

VAZ: = Volgski Avtomobilnii Zavod; Jiguli = munții Jiguli.

VOLKSWAGEN: 1302 = a doua versiune a modelului de 1300 cmc; 1302 S = modelul clasic (cărăbuș) cu motor de 1600 cmc spre a-l deosebi de modelul 1600 care are altă caroserie; 411 = număr de botez; K 70 = Kolbenmotor (motor cu pistone) avînd numărul de proiect 70; E = injecție de benzină cu comandă electronică; L = Lux; S = Super.

ZIL: Zavod imeni Lihaciova (uzina care poartă numele academicianului Lihaciov).

În afară de cele de mai sus, vedem adeseori lipite pe caroserii fel de fel de embleme, reclame colorate sau desene «psihedelice». Cele mai curențe și anume Shell, Castrol, Total, Esso, Gulf, Elf, Elan, BP sînt emblemele unor societăți producătoare de benzină și ulei pentru automobile.

Echipajul câștigător: La volan — autorul articolului



PETRE CRISTEA

CUM AM CÎȘTIGAT RALIUL MONTE CARLO



Știu că nu-i frumos să te lauzi. Totuși, dați-mi voie să vă spun că această cursă rutieră este apreciată de publicațiile de specialitate automobilistică drept «cel mai vechi, cel mai celebru și cel mai dificil raliu din lume.»

«Cel mai vechi» — pentru că seria a fost începută încă din anul 1911, pe vremea când mașinile nu aveau nici pornire automată, nici instalație electrică (aveau doar faruri cu acetilenă), nici geamuri securizate și nici calorifer. Ca întotdeauna, cursa s-a ținut în tăria iernii și în consecință toți concurenții erau echipați cu sube mari de blană!

De ce «cel mai celebru»? Pentru că așa este! Dar «cel mai dificil»? Așa a fost, dar numai pînă prin anul 1939. Astăzi există cel puțin alte cinci-șase raliuri mai grele: al Finlandei, al Suediei, al Angliei, al Canadei și încă vreo cîteva. (Precizez aci că renumitul Safari african nu este un raliu, ci un maraton).

În ciuda concurenței altor numeroase competiții, raliul Monte Carlo continuă să se bucure de cel mai prestigios renume și de cele mai favorabile consecințe economice și comerciale pentru firmele victorioase. De asemenea, trebuie să spun că acest raliu atrage de departe cea mai bogată participare; uneori au luat plecare din toate colțurile Europei peste 300 de mașini; totalul mediu, din 1930 pînă în prezent, s-a menținut la

circa 200 înscrieri pentru fiecare ediție. Nici o altă competiție de acest gen nu se poate mindri cu o afluență atât de mare de concurenți.

PATRU ZILE ȘI PATRU NOPTI LA VOLAN

În cursul activității mele sportive am luat plecarea în opt ediții succesive ale acestui celebru și dificil raliu, între anii 1931 și 1939. Echipajul din 1936, format în asociație cu bunul meu prieten Ion Zamfirescu și cu excepționalul mecanic care a fost Gogu Constanțescu, a reușit să câștige această cursă. Este pînă în prezent singurul caz cînd un echipaj românesc s-a clasat pe primul loc în această competiție ajunsă în prezent la a 42-a ediție.

Cum am realizat această performanță?

Pe acea vreme, îndeplinirea unei regularități precise pe distanța de circa 4 000 km, în inima iernii, nu era o treabă tocmai ușoară, atît din cauza dificultăților și a surprizelor traseului (zăpadă, ceață, drumuri rele, polei, viscol, care uneori blocau circulația) cît și din cauză că mașinile și pneurile erau departe de nivelul de siguranță și funcționare atins astăzi:

Punctele de plecare erau Atena, București, Tallin, Umea (Suedia), Stavanger (Norvegia), John O'Groats (Scoția), Valența (nordul Portugaliei), Gibraltar și Palermo. Aceste trasee, lungi de cîte 3 800 — 4 200 km și presărate cu 10 — 14 controale de regularitate, trebuia acoperite cu viteze medii între 40 — 50 km/oră, fără nici o pană. Pe scurt, circa 90 ore de drum neîntrerupt, respectiv patru zile și patru nopți, după care toate echipajele se întâlneau la Monaco, pe coasta însoțită a Mediteranei.

Între anii 1926 și 1935 organizatorii au constatat că stabilirea rezultatelor nu se mai putea baza exclusiv pe regularitate, deoarece apărea posibilitatea evidentă ca mai multe echipaje să termine cursa fără nici un punct de penalizare. Și astfel s-au născut așa-numitele «probe de departajare», transformate după cel de-al doilea război mondial în probe speciale de coastă.

Primele întreceri de departajare au fost circumdate de munte, presărate cu controale secrete, unde se cerea, față de media impusă, o regularitate calculată la secundă.

Din cauza unor dificultăți de organizare și a unor discuții în controversă cu concurenții, privitoare la precizia cronometraielor, în anii 1935 și 1936 s-a înființat o probă specială de accelerație — maniabilitate — frînaj, care se disputa chiar pe cheiul de beton al portului Monaco, în fața unei tribune spațioase. În acest fel, oricine putea să verifice precizia cronometrării, virtuozitatea pilotilor și corectitudinea organizării.

«AICI E CUIUL LUI PEPELEA»

Noi am ales ca punct de plecare Atena. Am procedat astfel, deoarece știam că vicolele de la noi din țară și din Polonia blochează de multe ori drumurile. Mașina cu care am concurat era un Ford V 8, model 1935, la care am dat jos caroseria originală și am rigidizat șasiul, sudînd la ambele extremități cîte o traversă tubulară de 120 mm diametru.

În locul amortizoarelor originale, am montat altele de patru ori mai voluminoase, preluate de la un Lincoln greu de trei tone. În plus, am inversat modul de lucru al acestor amortizoare, în sensul de a opune rezistența maximă la apropierea roților de șasiu. Astfel ne puteam permite să gonim cu viteze maxime pe abominabilele drumuri de pe traseul Atena — Salonic — Sofia — Belgrad — Szeged, fără ca suspensiile să se lovească de tamponarele de pe șasiu.

Noua caroserie realizată cu materiale de aviație, așa cum o vedeți în fotografie, nu cîntărea decît 40 kg! În elaborarea ei, am primit un sprijin prețios de la amicul meu, Ion Zamfirescu.

Mașina avea o banchetă cu trei locuri, cel din mijloc fiind retras cu vreo 40 cm, astfel ca pasagerul să nu-l deranjeze pe conducător. Toate scaunele erau din spumă de cauciuc. Spătarul celui din dreapta se putea rabate pînă la orizontală, pentru ca pilotul de schimb să se poată odihni pe parcurs.

Greutatea proprie a automobilului nu depășea 1 000 kg.

Motorul era echipat cu două chiluse de aluminiu special, cu înaltă turbulență, care ridicau raportul de compresie de la 6,33 la 8,6 (realizare considerabilă pentru motoarele cu supape laterale din acea vreme).

Evident, toate camerele de ardere, conductele de admisie și de evacuare, capetele pistoanelor și supapele erau lustruite «ca oglinda».

Distribuitorul de aprindere era înlocuit cu un magnetou special «Vertex Scintilla», care dădea scînteii mult mai puternice. Am ales bujii «Champion», de valoare termică mare, pentru a corespunde solicitărilor motorului. Carburatorul «Weber», dublu corp, era comandat special pentru motorul nostru.

Piedica manetei de frînă a fost modificată astfel încît, la proba specială, frînarea roților din spate să nu dureze decît atîta timp cît țineam maneta trasă. Imediat ce-i dădeam drumul, fără a fi nevoie să apăs pe butonul opritorului, maneta revenea la zero.

Problema cea mai interesantă a fost aceea a modificării diferențialului. Cu prilejul ediției precedente a raliului observasem că, în timpul executării «optului» (a se vedea figura), la toți concurenții roata din spate, dinspre interiorul virajului, patina formidabil, scotînd fum din cauciuc, în timp ce mașinile respective ocoleau pilonii cu viteză de «melc». Toată energia motorului se consuma pentru topirea cauciucului de pe banda de rulare!

«Aici e cuiul lui Pepelea», mi-am zis. Deci e nevoie de un diferențial blocabil, care poate fi util și la zăpezi sau noroaie mari. Dar pe acea vreme, diferențialele blocabile nu ofereau o siguranță de funcționare suficientă. Concluzia: în loc de două axe planetare, am instalat o singură axă «neplanetară», solidarizând cele două roți din spate. Și astfel am făcut tot raliul, fără diferențial, parcurgând printre altele și vreo 800 km de șosea acoperită cu ploi ca sticla! Vă închipuiți ce «distracție» mi se oferea, când luam virajele ca și cum aș fi fost pe un patinoar! Evident, cea mai mare «plăcere» o resimțeau cei doi coechipieri ai mei. Totuși, nu am făcut nici un moment cunoștință cu vreun șanț, parapet, prăpastie sau «adversar».

La sosirea la Monte Carlo, pneurile erau atât de uzate de parcă aș fi parcurs 40 000 km; benzile lor de rulare erau aproape complet netede. Dar acest lucru nu constituia un neajuns, ci un mare avantaj pentru proba finală, care se disputa pe betonul foarte aderent al cheiului portului Monte Carlo. (Trebuie să recunosc că acest eventual avantaj nu fusese prevăzut în «planul nostru de bătlie»).

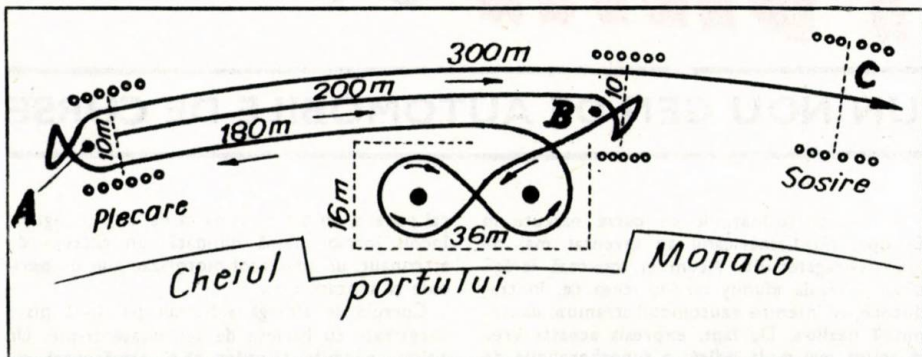
«SECRETELE» PROBEI FINALE

Pe tot parcursul de regularitate nu am «acumulat» nici măcar un minut de penalizare. Dar la sosirea la Monte Carlo, dintre cele 200 de automobile plecate din toate colțurile Europei, existau peste 20 care se bucurau de aceeași atenție ca a noastră — aveau «zero» penalizări. Și, evident, acestea erau mașinile cele mai «tari», multe dintre ele pregătite special de uzinele respective. Unele din mașinile amintite, ca Delahaye și Hotchkiss (mărci dispărute azi), dispuneau de 150—170 CP, fiind deci destul de departe de cei circa 110 CP ai motorului nostru. «Bătălia» finală, pentru victorie, urma să se dea a doua zi, în proba de accelerație, maniabilitate și frinaj. «Tehnica» manevrării era următoarea: plecarea de pe loc, din dreptul pilonului A, pilotul aflându-se singur la bord; demaraj maxim pe 200 m, până în coridorul de 10 m lățime, din dreptul pilonului B, unde trebuia să se execute o întoarcere cât mai rapidă, folosind mersul înapoi; demaraj spre careul de 36×16 m, bordat cu un gard format din saci cu nisip suprapuși, unde trebuia efectuat celebrul «opt», cit mai repede posibil, fără a atinge nici cei doi piloni din mijloc, nici sacii de pe margini; după ieșirea din «opt», urma alt demaraj, pe circa 180 m, terminat cu o nouă frinare bruscă și o întoarcere în coridor cu un mers înapoi în spatele pilonului A; apoi un nou demaraj pe 300 m și sosire lansată și cronometrată pe linia C. Datorită diferențialului blocat, am realizat «optul» în mod mult mai sigur, precis și rapid decât toți ceilalți concurenți. Pe cele trei linii drepte am fost mult mai lent decât puternicele mașini pregătite special de uzinele constructoare, care aveau puteri cu cel puțin 50% mai mari decât Ford-ul meu.

Întoarcerile din spatele pilonilor A și B le-am efectuat astfel: o frinare puternică, prealabilă, cu frina de picior; când viteza cobora la 40—50 km/oră, executam simultan trei manevre: eliberam frina de picior, trăgeam puțin de volan la dreapta și atacam frina de mână; astfel executam un «tête-à-queue» (întoarcere aproape completă) care se sfârșea la 5—6 m după pilon; aci făceam un scurt mers înapoi de 0,5 m, mai mult din obligație regulamentară! Și astfel am realizat cel mai bun timp, câștigând raliul.

Interesant este faptul că pilonii A sau B, găsindu-se la mijlocul cite unui culoar de 10 m lățime, nu-mi mai lăsa disponibil în dreapta sau în stînga lor decât un spațiu de 5 m. Iar eu veneam cu mașina derapînd pieziș, printre piloni și popici, fără să ating pe nici unul. Avînd în vedere că lungimea mașinii era de circa 4 m, vă închipuiți că reușeam să trec pe acolo «cam la milimetru». Dar trebuie să vă mărcurisesc că proba decisivă de la finele raliului am repetat-o la București de circa 400 de ori, stricînd cu această ocazie două rînduri de pneuri noi și spîrgînd vreo 30 de tacheți (la acele modele de Ford V 8 tacheții erau foarte fragili).

Se poate desprinde de aici o concluzie? Da, aceea că fără antrenament metodic nu se poate face treabă nici în automobilism; această regulă este valabilă pentru oricare activitate sportivă.





FUNNY CARS

UN NOU GEN DE AUTOMOBILE DE CURSE

În replică la mașinile de curse născute în Europa, nord-americanii au inventat mai de mult «dragster-ul». Acum ei inovează iarăși, dînd la iveală «funny-car»-ul, ceea ce, în traducere, ar însemna «automobil straniu», «automobil hazliu». De fapt, expresia aceasta vrea să spună mai mult, adică: o superherghelie de

cai putere, un om cu o mască de gaze pe figură, închis într-o cabină blindată, un costum de astronaut, un spectacol motorizat plin de pericole și senzații tari.

Cursele se aleargă simultan pe două piste înzestrate cu bariere de securitate triple. Un balizaj permite piloților să-și urmărească cu-

loarul. Noaptea (se aleargă în special noaptea), jeturi luminoase mătură pista. Înaintea liniei de plecare se găsește o instalație numită «pomul de Crăciun», plină de becuri colorate. În spatele startului, două celule fotoelectrice filează linia pământului. Pilotul, a cărui mașină «toarce» și aruncă gaze, ambreiază dulce. Monstrul face o săritură și taie prima linie luminoasă. Un bec de culoare oranj se aprinde în înaltul «pomului» și, din secundă în secundă, un șirag de lămpi fac același lucru succesiv, până la cea mai de jos, de culoare verde: este semnalul de deschidere a pistei. Pilotul dă «bice» cailor, pentru a tăia cel de-al doilea fascicul luminos, acela care declanșează cronometrajul electronic. Astfel se dă plecarea.

Cînd te gîndești că sînt necesare doar șase secunde pentru a parcurge 400 de metri pînă la sosire, înțelegi importanța unui asemenea dispozitiv care «distilează» sutimile de secundă!

Înainte de cursă, pista este obiectul unei atenții excesive. Un soi de buldozer, echipat cu un aspirator gigat, culege tot ce ar putea constitui risc, devîind bolidul de pe traiectorie. Apoi, o echipă specială «îndulcește» pista cu «Rosin», o rășină sintetică, asemănătoare sacizului violonistului.

Monstrul mecanic cîntărește în jur de 900 kg. Cu o structură de dragster, el are partea mecanică acoperită cu o carcasă din poliester, de o finete deosebită. Caroseriile imită, din motive publicitare, cele mai importante tipuri de automobile de curse. Dar acesta nu este decît un truc.

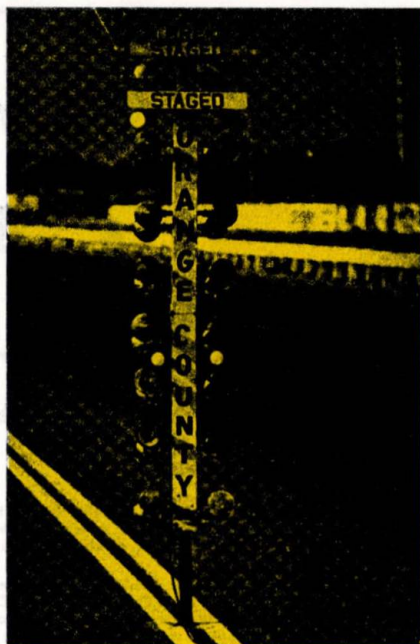
Bineînțeles, văzută de la distanță, mașina are faruri, lămpi de poziție, uși cu minere. Apropiindu-te însă, constai că ochiul a fost înșelat, că piesele și accesoriile respective sînt... pictate cu o înșelătoare artă.

În față nu există suspensie, iar un joc de tije asigură transmisia direcției. Foarte în spate, în mijlocul unei împletituri de tuburi, se află rezervorul de carburant, care formează, probabil, toată nebunia acestui vehicul. Carburantul se numește nitromicină, și e format dintr-un amestec de alcool de 90 de grade și nitroglicerină. Amintiți-vă «Salariul groazei» și veți înțelege pe ce butoi cu dinamită stă pilotul. Regulamentul limitează la 16 litri capacitatea rezervorului, dar nici umorul cel mai macabru nu te determină să întrebi de ce atît și nu mai mult? Sau de ce nu mai puțin?

În centrul mașinii e plasat motorul. El are o cilindree de șapte litri, un compresor antrenat printr-o curea lată și un raport de compresie intenționat mărit. Așa se pot obține fără probleme între 1600 și 9000 de cai putere! Cutia de viteze este simplă: un raport înainte, o supramultiplicare și un marșarier.

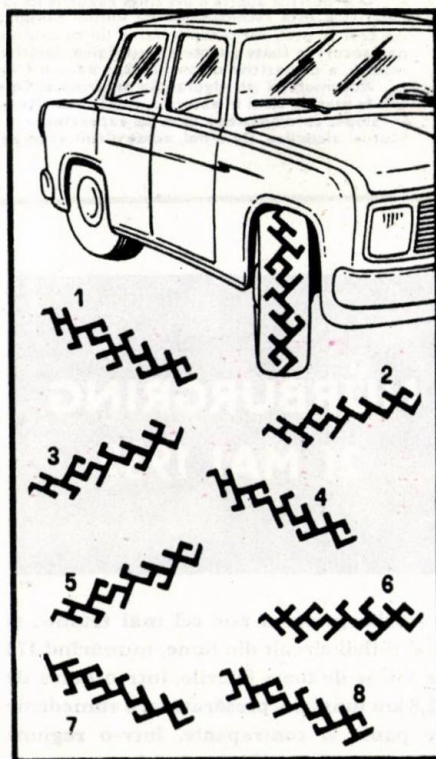
Închis în habitaclu ca într-un mic altar, pilotul pare un vrăjitor invocînd forțe oculte. Cuirasat în costumul lui ignifug, cu masca de gaze pe figură, nu poți ști dacă în el se ascunde frica sau îndrăzneala dusă la nebunie. Lipit de un motor de mii de cai putere, călare pe un rezervor încărcat cu dinamită, el joacă timp de 14 secunde, pentru suma de 2000 de dolari, o carte care rămîne, de cele mai multe ori, fără acoperire.

Octavian NICULESCU



«Pomul de Crăciun»!

CARE ESTE URMA ?



Priviți cu atenție amprentele lăstate de diverse profile de anvelope. Puteți descoperi însă care este cea lăsată de automobilul din imagine?

AUTOMOBILUL CARE NU UCIDE

Un recent congres al specialiștilor în securitatea rutieră, care a avut loc la Paris, constată că numai în anul care a trecut au avut loc pe șoselele vest-europene peste 55 000 accidente mortale. Se preciza că 94% dintre aceste accidente se datorează în primul rând excesului de viteză și tentativelor neregulate de depășire.

La întrebarea dacă pot fi evitate accidentele de circulație, unii specialiști răspund că singura soluție eficientă ar fi realizarea **AUTOMOBILULUI CARE NU UCIDE**. Pe această «pistă» se depun, în ultima vreme, foarte serioase eforturi, se fac proiecte, se efectuează experimentări.

Automobilul care nu ucide ar trebui să fie o mașină în așa fel construită, încât la o ciocnire produsă la viteza de 80—96 km/oră, ocupanții ei să scape cu viață. Dr. Robert Brenner, director adjunct al Administrației securității naționale pe drumurile publice din S.U.A., a arătat la o recentă reuniune internațională de specialitate că acest lucru este realizabil încă în anul 1975.

Iată numai câteva din ideile pe care specialistul amintește le sugerează pentru sporirea securității automobilului: în primul rând, folosirea obligatorie a centurilor de siguranță. S-a constatat, pe baza unei experiențe practice, că un conducător auto, având centură de siguranță, este salvat chiar și la o ciocnire cu o viteză de 70 km pe oră. De asemenea, sînt necesare măsuri urgente pentru protejarea călătorilor cu ajutorul scaunelor special proiectate, precum și a așa ziselor coliere de cauciuc aplicate lateral pe caroserie și menite să preia o parte din șocul tamponării.

O problemă aparte o prezintă cazurile de răsturnare. Pentru a proteja pasagerii în asemenea situații nefericite, este recomandată nu numai ranforsarea habitaculului prin realizarea unei adevărate «cuști» din țevi de oțel, dar și capitonarea lui cu cauciuc expandat. Se preconizează, de asemenea, realizarea de parașocuri în toate punctele nevralgice, folosirea parbrizelor incasabile, a coloanelor de direcție deformabile, a dispozitivelor anti-blocai pentru frîne și alte măsuri asemănătoare.

Automobilul «de siguranță» ar urma să fie echipat cu semnalizatoare luminoase care să avertizeze, atît în mașină cît și în exterior, depășirea vitezei legale, cu aparate care să ridice automat presiunea din anvelope, cu dispozitive care să «aprecieze» și să oprească pornirea mașinii dacă șoferul a consumat băuturi alcoolice. De altfel, acest ultim «controlor» al conducătorilor auto a și fost realizat în Japonia.

NÜRBURGRING 21 MAI 1939

Nürburgring-ul este cel mai frumos și mai dificil circuit din lume, numărînd 173 de viraje de toate felurile, într-o buclă de 22,8 km lungime, presărată cu o sumedenie de pante și contrapante, într-o regiune deluroasă. Traseul seamănă în mare măsură cu șoseaua dintre Azuga și Predeal. Periculozitatea acestui circuit cauzează

în fiecare an zeci de «evaziuni în decor», soldate uneori cu accidente tragice.

După cît se pare, Petre Cristea este singurul pilot care, pe acest circuit «spieric», a cîștigat cursa de la prima participare, care a avut loc în 1939. Știind despre ce este vorba, el a sosit «pe teren» cu opt zile înainte de start, spre a putea cunoaște cele 173 viraje la perfecție.

În prima zi a parcurs pe jos cei 22,8 km, după metoda recomandată de Tazio Nuvolari. A urmat o «amețelă» zilnică la volanul unui Ford de 4 cilindri, în care timp a învățat circuitul pe de rost. Miercuri, joi și vineri aveau loc antrenamentele cronometrate. La cursa automobilelor de sport erau înscrise 30 de BMW-uri tip 328, de 2000 cmc, cu 3 carburatoare, printre care și echipa oficială «NSKK», compusă din 3 mașini. Spre marele necaz al

În sfârșit, o soluție deosebit de interesantă ar fi montarea unor perne cu aer la bord, în fața scaunelor din față, care să se umfle în mod automat, în câteva fracțiuni de secundă, la producerea ciocnirii.

Securitatea ține, în primul rând, apreciază unii specialiști, de anti-șocurile aplicate în punctele posibile de ciocnire. Aplicarea unor «tampoane» de cauciuc în față și pe părțile laterale ale automobilelor sînt deosebit de eficiente. Dacă un automobil «sigur» se va ciocni, la viteză de 80 km/oră, pasagerii nu vor suferi nici cea mai mică leziune. Pentru ciocnirile laterale se prevede o viteză limită de 50 km/oră. Iar dacă avem «chef» de răsturnări, la 112 km/oră nu vom păți nimic.

Cînd vom vedea aceste mașini circulînd? După cum am precizat mai sus, specialiștii din unele țări speră că le vor pune pe piață începînd din 1975 și ei cred că alte prototipuri vor fi gata pentru probe în anii imediat următori. Deocamdată, oferim amatorilor de noutăți în acest domeniu fotografia unui automobil experimental, «de siguranță», realizat de uzinele Fiat. Se observă cu claritate fotografiile speciale și tampoanele laterale de cauciuc. Fața și spatele mașinii au o construcție specială, menită să reducă substanțial efectul ciocnirilor.

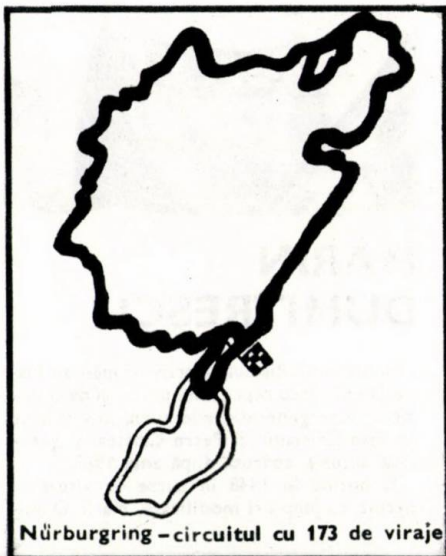
Viorel TONCEANU



conducătorilor echipei NSKK, Petre Cris-tea a realizat în fiecare din cele trei antrenamente oficiale cel mai bun timp al zilei.

În ziua cursei, din cauza unui start «moale», luat în mod intenționat așa, Cris-tea se găsea, după primul viraj, pe locul al 5-lea. Dar după 11 km de luptă (1/2 tur), el a trecut în cap și acolo a rămas pînă la sfîrșit. Media realizată (115 km/oră) nu a fost depășită decît în 1953 de Stirling Moss.

În 1969, la aniversarea a 30 de ani de la această victorie, ADAC (automobil clubul organizator) l-a invitat pe Petre Cris-tea la cursa tradițională de pe Nürbur-gring. El a fost sărbătorit atunci în mod emoționant, de întreaga asistență, la festi-vitatea de distribuire a premiilor. Ca dis-tincție i s-a oferit un ac de cravată de aur reprezentînd în miniatură celebrul circuit.



Nürburgring - circuitul cu 173 de viraje

TREI CAMPIONI NAȚIONALI

ÎN SCURTA ISTORIE A AUTOMOBILISMULUI COMPETIȚIONAL POSTBELIC ROMÂNESC, TREI NUME DE PILOȚI REȚIN CU DEOSEBIRE ATENȚIA: MARIN DUMITRESCU, POSESOR A ZECE TITLURI DE CAMPION ABSOLUT DE VITEZĂ ÎN CIRCUIT; AUREL PUIU, CÎȘTIGĂTOR DE TREI ORI CONSECUTIV AL TITLULUI DE CAMPION NAȚIONAL ABSOLUT DE RALIURI; EUGEN IONESCU-CRISTEA, ÎNVINGĂTOR, TOT DE TREI ORI, ÎN LUPȚA PENTRU TITLUL DE CAMPION ABSOLUT DE VITEZĂ ÎN COASTĂ. ACESTOR TREI CAMPIONI NAȚIONALI DE AUTOMOBILISM VOM ÎNCERCA SĂ LE SCHIȚĂM CÎTEVA TRĂSĂTURI ÎN RÎNDURILE CE URMEAZĂ.



MARIN DUMITRESCU

În automobilismul sportiv românesc Marin Dumitrescu reprezintă pinionul de transmisie între generația «de aur», ilustrată de un Jean Calcianu și Petre Cristea, și generația actuală, apărută după anul 1967.

Debutînd în 1948 în curse de viteză în circuit, cu Jeep-uri modificate, Marin Dumitrescu își procură după aceea, cu totul

întîmplător, o chiulasă specială cu trei carburatoare de la un motor BMW. Astfel începe el marea cursă de ucenicie în arta punerii la punct a unei mașini pentru întrecerile de viteză.

Dumitrescu are șansa de a întîlni succesiv oameni de o rară bogăție sufletească, care intuiesc talentul tînărului pilot și îl ajută să se afirme, oferindu-i cu generozitate sfaturi și, cînd a fost nevoie, piese de schimb. Bucurîndu-se de condiții propice, Marin Dumitrescu devine, între 1949 și 1958, «stringătorul» tuturor titlurilor de campion absolut de viteză în circuit și de viteză în coastă.

Pentru aducerea unui singur om, a pilotului Marin Dumitrescu, spre cotele cele mai înalte ale măiestriei sportive, au conlucrat cîțiva mari mecanici și cîțiva excelenți piloți din «vechea gardă».

Înainte de a scrie aceste rînduri, am avut o convorbire cu Marin Dumitrescu. Am discutat în camera lui de lucru, unde se aflau frumos orînduite zeci de cupe, plăchete și diplome. «Nea Marin» lucrează la ordonarea tuturor «amintirilor» sale sportive, pentru a-și întocmi un album. Să însemne aceasta semnul retragerii dintr-o activitate ce i-a adus atîtea mari bucurii? Nici gînd. Mi-a mărturisit dorința lui de a transmite măcar unora din tinerii de astăzi cîte ceva din îndelungata și bogata sa experiență sportivă. Și-a exprimat dorința ca în 1973, în calendarul competițional, să fie înscris din nou campionatul național de raliuri — această admirabilă școală a automobilismului sportiv.



AUREL PUIU

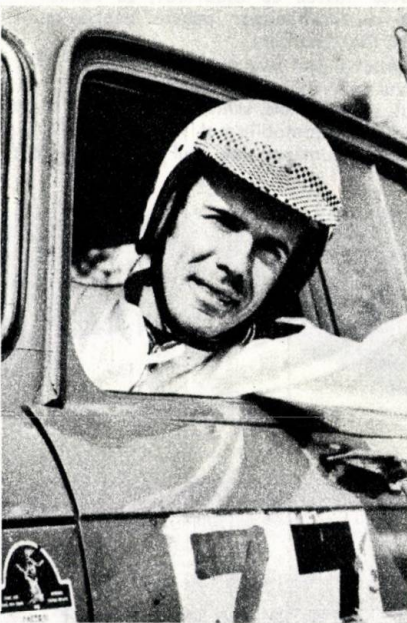
Amestec de sobrietate și jovialitate, economicos pînă la zgîrcenie cu zîmbetele și cuvintele, Aurel Puiu este omul cu care rar poți sta de vorbă înainte de start și imediat după sosirea din cursă. Ținuta-i elegantă nu-ți permite să crezi că, după urcarea la volan, el devine un adversar vicelan și «rău» care, fără a depăși cu nimic hotarele fair play-ului, se «bate» cu ardore pentru fiecare secundă.

Arhitectul brașovean Aurel Puiu trecuse hotarul celor 35 de ani, cînd a luat startul în primul concurs automobilistic organizat în orașul de sub Tîmpa. La scurtă vreme, în 1967, el trăiește prima mare satisfacție: cîștigă Raliul României și este selecționat în lotul A.C.R. Conducînd în Raliul Dunării o mașină Renault 8 Gordini, Aurel Puiu ocupă locul al IV-lea la clasa mașinilor pînă la 1300 cmc. În același an, el își îmbogățește palmaresul cu prilejul participării la Raliul Balcanic organizat în Iugoslavia: locul I la clasă și locul al III-lea în clasamentul general.

După un sezon cu rezultate infructuoase, urmează seria celor «trei consecutive»: 1969, 1970, 1971, ani în care obține titlurile de campion național de ralieri, performanță greu de realizat într-un viitor apropiat de către vreun alt echipaj. De ce? Pentru că

Aurel Puiu a reușit să sudeze cel mai omogen echipaj de ralii din țara noastră.

Coechipierul lui Puiu este Constantin Pescaru, unul dintre cei mai meticuloși artizani mecanici, navigator valoros și foarte bun pilot. Numai astfel se poate explica performanța lui Puiu într-o specialitate în care, dacă numai unul dintre membrii echipajului este excelent, rezultatele bune se obțin numai pe jumătate.



EUGEN IONESCU— CRISTEA

Incontestabil cel mai dotat și mai complet pilot al momentului actual, Eugen Ionescu-Cristea trăiește în totalitate prin automobil și pentru automobil. L-am văzut în iarna anului 1970, cu prilejul căderii primei zăpezi, transformîndu-și automobilul într-un titirez, ca apoi să se oprească și să plece cu toată viteza mai departe. L-am urmărit în primăvara lui 1971 executînd un adevărat număr de cascadorie: întoarcerea automobilului «dintr-o bucată» la 180 de grade. L-am observat pe parcursul a patru ani controlîndu-și motorul pînă la ultimul șurub, încercînd tentanta dar dificila artă a bricolajului.

Îmi amintesc bine cât de abătut era, în toamna lui 1969, când titlul de campion de viteză în coastă la clasa a II-a i-a fost smuls de Horst Graef, după cum tot atât de perfect îmi aduc aminte starea aceea de splendidă bucurie, când în 1970, a obținut primul său titlu de campion absolut de viteză în coastă.

Am fost alături de el la Varna, în 1971, când în Raliul Nisipurilor de aur, un accident de circulație l-a făcut să abandoneze în momentul în care era virtual câștigător al clasei sale. Atunci, ca și în anul următor, în aceeași localitate din Bulgaria, era cu ochii în lacrimi. Îi era necaz că, din cauza defecției mașinii cu care s-a deplasat, nu se putea «bate» cu Ciubrikov, cu Palikovici sau cu Altenheimer, pentru locurile fruntașe din clasament.

Acesta este Eugen Ionescu-Cristea, sportivul polivalent, care practică pasionat înotul, schiul nautic, schiul alpin și, peste toate laolaltă, automobilismul. Acesta este pilotul nostru numărul unu, fiul al unui reputat

motociclist de performanță, Nicolae Ionescu-Cristea și frate mai mare al nu mai puțin reputatului multiplu campion de motociclism Alexandru Ionescu-Cristea.

După numai un an de la debutul său în automobilism, Eugen Ionescu-Cristea, reputează în 1968 o strălucită victorie internațională câștigând titlul de campion balcanic; cu doi ani mai târziu, el ocupă al doilea loc în aceeași competiție. Să adăugăm la toate acestea cele trei titluri consecutive de campion absolut al României și vom vedea că acest alergător talentat este posesorul unui palmares ce nu stă la îndemina oricui.

Anul acesta, prin procurarea de către Automobil Clubul Român a unor mașini mai competitive — Renault 12 Gordini —, Eugen Ionescu-Cristea, la volanul unei astfel de mașini, a câștigat Raliul Balcanic. Sperăm că în curând primul nostru pilot își va înscrie numele și pe listele unor raliuri europene, mai prestigioase.

Liviu ȘERBAN



BUCUREȘTI- BRAȘOV

într-o oră și jumătate

Una din cele mai palpitate dispute sportive ale automobilistilor români dintre cele două războaie mondiale a fost aceea care avea drept mobil stabilirea recordului de viteză pe distanța București-Brașov. Primul care a atacat acest record, în ziua de 1 mai 1936, cu un Chrysler Air-Flow, a fost aviatorul și polisportivul Alexandru Papană, avându-l la bord pe ziaristul Jenny Dumitrescu și pe cronometrul Radu Costescu. Papană a plecat din Piața Victoriei la ora 13 și a ajuns la Brașov, în fața hotelului «Coroana», după o oră, 48 de minute, 46 secunde și 1/10. Mașina sa, numită «Săgeata de argint» a atins pe alocuri 165 km pe oră (să nu uităm, era în 1936!).

Interesul pentru cursă era atât de mare încât, pe timpul desfășurării ei, postul național de radio își întrerupea emisiunile, din zece în zece minute, pentru a ține la curent ascultătorii cu mersul tentativei.

După stabilirea acestui record, Alexandru Papană a instituit Cupa «Henri Manu», destinată automobilistului care-i va depăși performanța. Regulamentul alcătuit atunci prevedea, printre altele, că mașina de record trebuie să fie un autoturism de serie și că, pentru a intra în posesia cupei, noul performer are obligația să depășească vechiul timp cu cel puțin un minut.

Cițiva din alergătorii vremii erau dornici

să atace recordul lui Papană, dar nici unul nu avea o mașină adecvată. Abia în iulie 1938, garajele Mihăiescu din București hotărâsc să pună la dispoziția locotenentului Alexandru Budișteanu un automobil Renault-Viva Grand Sport, cu care acesta să încerce stabilirea unei noi performanțe. Mecanicii din garajele amintite, stăpîniți de un deosebit entuziasm, au lucrat cîteva zile și nopți pentru a pregăti mașina de record.

Startul a avut loc în ziua de 17 iulie, la ora 4 dimineța, din Piața Victoriei. Alături de Budișteanu, în mașină se afla mecanicul Nicu Mihalcea. O barieră la ieșirea din Cîmpina, un salt peste o movilă de piatră cubică, o indicație greșită a unui agent de circulație au fost principalele piedici în calea desfășurării normale a cursei. Budișteanu a reușit să ajungă la Brașov într-un timp mai scurt cu o secundă și 1/5 decît cel al lui Papană. Recordul era bătut, dar noua performanță rămînea neomologabilă, deoarece, conform regulamentului, diferența realizată nu era de cel puțin un minut.

Este rîndul lui Jean Calcianu să intre în această dispută. Prima tentativă a avut loc în ziua de 1 mai 1939, la bordul mașinii Hotchkiss, alături de Calcianu aflîndu-se ofițerul Marcel Petala. Startul s-a dat din Piața Victoriei, în prezența unui numeros public și a căpitanului Papană, care declarase inițial că va urmări

tentativa zburînd cu avionul la mică înălțime de-asupra șoselei (ceea ce nu s-a mai întâmplat.)

Calcianu a pornit cu nădejde spre Brașov, reușind să ia pe parcurs un avans serios asupra vechiului record. El a trecut prin Cîmpina cu 6 minute mai repede decît Papană, iar imediat după aceea și-a sporit avansul cu încă 2 minute. Ghinionul avea să vină însă la Comarnic, unde o ploaie torențială a făcut imposibilă înaintarea. Calcianu a oprit mașina și a amînat tentativa pentru altă dată.

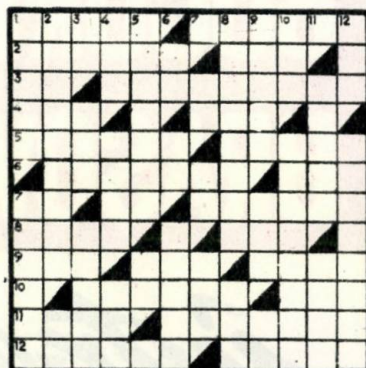
În prima parte a lunii mai 1939, Jean Calcianu a încercat de cîteva ori să-și pună planul în aplicare. Dar mereu a fost împiedicat de vremea nefavorabilă. În sfîrșit, în ziua de 18 mai pleacă la drum cu aceeași mașină Hotchkiss. Cursa decurge bine, fiind depășiți toți timpii intermediari ai lui Papană. Dar din nou apare neprevăzutul: la Sinaia, pilotul este obligat să pună o frînă bruscă, mașina derapează și intră cu o roată într-un pilon de pe marginea șoselei. Tentativa se întrerupe, Calcianu rămînînd doar cu satisfacția că pe distanța București-Sinaia a luat un avans de 19 minute față de Papană (media generală pînă în momentul accidentului: 131,500 km pe oră)

Văzîndu-și recordul amenințat, căpitanul Papană a revenit pe linia de start la 8 iulie, în același an, cu o mașină BMW. Drept coechipier și-l alesese pe Radu Costescu, dar cum acesta nu s-a prezentat în dimineața respectivă în Piața Victoriei, în mașină s-a urcat ziaristul Jenny Dumitrescu. Înainte de Cîmpina, echipajul a fost nevoit să piardă peste 7 minute cu o pană de cauciuc, iar la Dîrste să circule încet și prudent din cauza șoselei în reparație. Cu toate acestea, Papană și-a depășit simțitor propriul record, făcînd pînă la Brașov o oră, 38 minute și 30 de secunde.

Ambiționat, inginerul Calcianu se pregătește minuțios și la 29 august 1939 ia din nou plecare, împreună cu ofițerul Marcel Petala. De astă dată norocul îi surîde. El bate toate recordurile distanțelor intermediare (face 24 de minute pînă la Ploiești, 36 de minute pînă la Cîmpina) și ajunge la Brașov într-o oră, 30 de minute și 54 de secunde, realizînd o medie orară de 111,420 km (media lui Papană; 95,486 km h.) Performanța inginerului Calcianu n-a fost depășită nici pînă azi.

Cine dintre actualii automobiliști sportivi se va hotărî într-o zi să doboare acest record vechi de peste trei decenii?

AUTOTURISME



ORIZONTAL: 1) Mindria constructorilor piteșteni în materie de autoturisme — Chevrolet... super sport. 2) Patria autoturismelor D.A.F. — Mașină românească, cunoscută astăzi în foarte multe țări ale lumii. 3) Dumitru Florescu — Model de autoturism realizat de firma Rambler din S.U.A. 4) Strămoșul constructorilor autoturismului Renault — Excrescență dermică 5) Greșeală de calcul — Una din caracteristicile transportului cu mașina. 6) Autoturism din familia Skoda — Locomotiva Diesel electrică. 7) Milimetru — Marcă de avion sovietic — ...Puch. 8) Localitate în Italia — Cetate legendară. 9) Mașini în rodaj — Goli la Porsche! — Trup. 10) Tip de autoturism construit de Chrysler. — Orașul în Noua Zeelandă. 11) Aluat — Îi stă bine cu drumul. 12) Autoturism italian pentru competiții. — Liniste și pace (pl.)

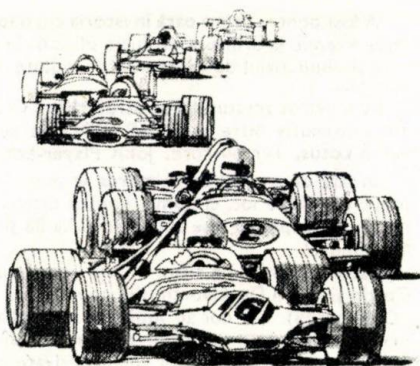
VERTICAL: 1) Marcă de autoturism creată în anul 1914 în S.U.A. de către doi frați — Autoturism japonez realizat de firma Mitsubishi. 2) Renumită marcă italiană de automobile de sport (2 cuv.) — Primele obiective! 3) Comparativ — Unitate de măsură pentru capacitatea caroseriei autoturismelor — Cunoscută firmă franceză de autoturisme. 4) Fata din mașină! — Mama lui August — Sat în Maramureș. 5) Model de autoturism cu rezonanță... marinărească. — Pene! 6) Primele în cabrioletă! — Epocă — Autoturism cu caroserie închisă cu patru uși și patru sau șase locuri. 7) Timpul Trabantului — Sînt în mișcare! — Marcă de radio. 8) Firmă italiană care a luat parte și la campionatul mondial — Afluent al Dunării. 9) Autocamion fabricat în Cehoslovacia — Oraș în Norvegia — Usturoi (trans.) 10) Judecător legendar — Numele unei firme de automobile și al unor rase de găini. 11) Necazuri (rar) — Fluviu în Caucaz 12) Clubul automobilistic din țara noastră (abr.) — Alunecarea mașinii pe un asfalt umed.

Dicționar: LDE, IIM, UIA, ATIA, OAR, RCA, EIC, RION

DE — RION. 12. ACR — DERAPARE.
10. AOD — PLYMOUTH. 11. L — ORI.
SERATI — OLT. 9. PRAGA — EIC — AI.
COACH. 7. I — AN — IS — RCA. 8. MA.
— LOC — 4. INA — ATIA — EV.
5. ADMIRAL — PN — T. 6. AB — EV.
LOC — SINCLA. 4. INA — ATIA — CA.
MINICA. 2. ALFAROMEO — OB. 3. CA.
ABARTI — TIJNE. Vertical: 1. DODGE.
CO — UIA. 11. COCA — CALATOR. 12.
9. NOI — FOR — COR. 10. I — MONA.
IL — STEYER. 8. IESA — C — IIM — A.
RAPID. 6. OCTAVIA — LDE. 7. MM —
4. GAL — I — NEG — B. 5. EROARE.
DA — ARO — C. 3. DF — AMBASADOR.
O. Horizontal: 1. DACIA — IMPALA. 2. OLAN.

DEZLEGAREA JOCULUI

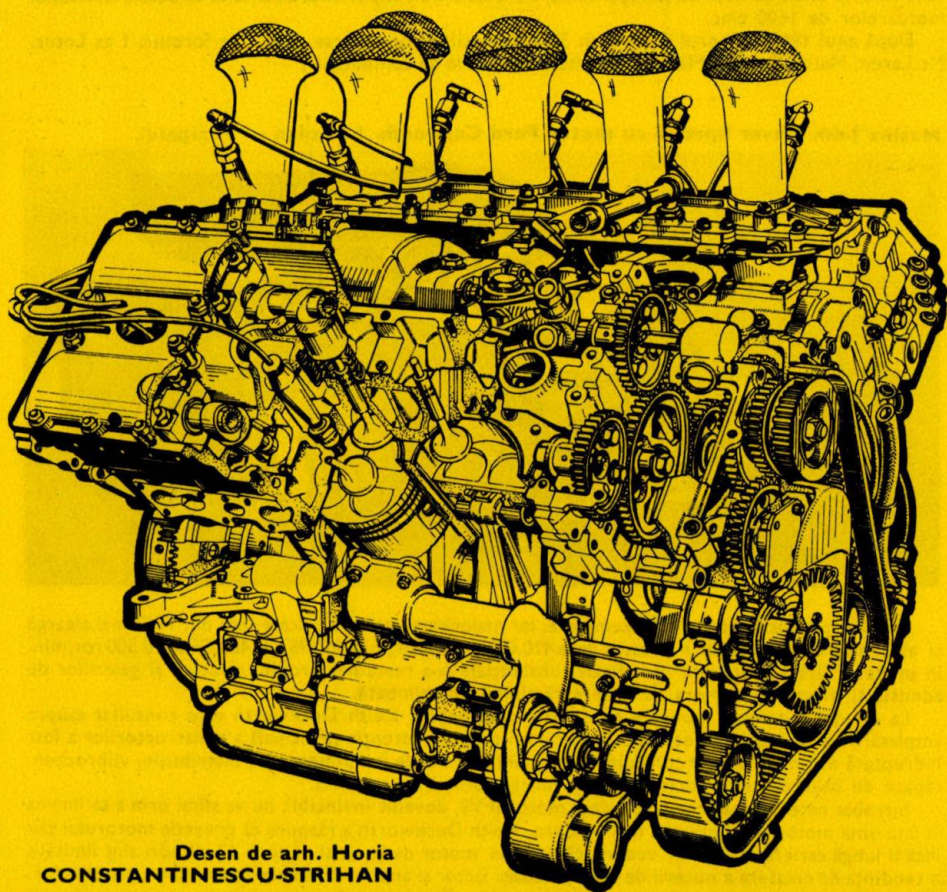
CEL MAI REUȘIT MOTOR DE CURSE



În iunie 1967, la Marele Premiu al Olandei, firma Lotus încredința două modele noi de automobile de formula 1 celor doi piloți oficiali ai uzinei: Jim Clark și Graham Hill. Noile mașini erau așteptate cu multă curiozitate, deoarece erau echipate cu un motor nou, în care se puneau multe speranțe.

Rezultatele au fost excepționale: la antrenamente, Graham Hill reușește cel mai bun timp, la o diferență de 1'5" de cel mai apropiat adversar, iar cursa este câștigată de Jim Clark care, împreună cu Hill, au dominat întregul pluton al concurenților.

(Continuare în pag. 76)



Desen de arh. Horia
CONSTANTINESCU-STRIHAN

A fost pentru prima oară în istoria curselor de formula 1, când un motor nou a adus victoria într-un Mare Premiu la prima sa evoluție oficială. În același an, proiectantul motorului, Keith Duckworth, i s-a atribuit titlul de «motorist al anului». Astfel și-a început cariera celebrul motor FORD COSWORTH 3 L.

Ce a urmat acestui debut strălucitor? O carieră de aur: cinci titluri de campion mondial, cucerite consecutiv între anii 1968—1972 pe automobile de diverse mărci (Lotus-Ford, Matra-Ford, March-Lotus, Tyrrell-Ford, John Player-Lotus-Ford).

În fața unui astfel de palmares se pune întrebarea: cum este posibil ca în lumea curselor (unde nimic nu stă pe loc, ci numai noul și originalul asigură performanțele necesare supradepășirii), un motor conceput cu șase ani în urmă să fie și astăzi modern, să fie mai bun și mai tare decât cele cu 12 cilindri?

Este evident că ne aflăm în fața unei deosebite realizări tehnice, ai cărei autori se numesc Mike Costin și Keith Duckworth (din combinarea unor părți a numelor lor a apărut denumirea de motor «Cosworth»). Cei doi au înființat în Anglia, în anul 1958, un atelier (devenit ulterior societate) pentru studierea motoarelor de curse. Ei și-au început activitatea concentrându-se asupra ridicării performanțelor motoarelor mici, derivate din motorul Ford-Anglia, pentru cursele de formula 3 și 2, motoare care s-au dovedit invincibile ani în șir.

În noiembrie 1965, societatea Cosworth primește un sprijin de 280 000 dolari din partea firmei Ford, în vederea construcției a două tipuri de motoare: 1600 cmc (pentru formula 2) și 3000 cmc. (pentru formula 1). În februarie 1966 motorul de 1600 cmc (4 cilindri în linie) își începe o prodigioasă carieră, după care asociația Cosworth atacă proiectul motorului de 3000 cmc.

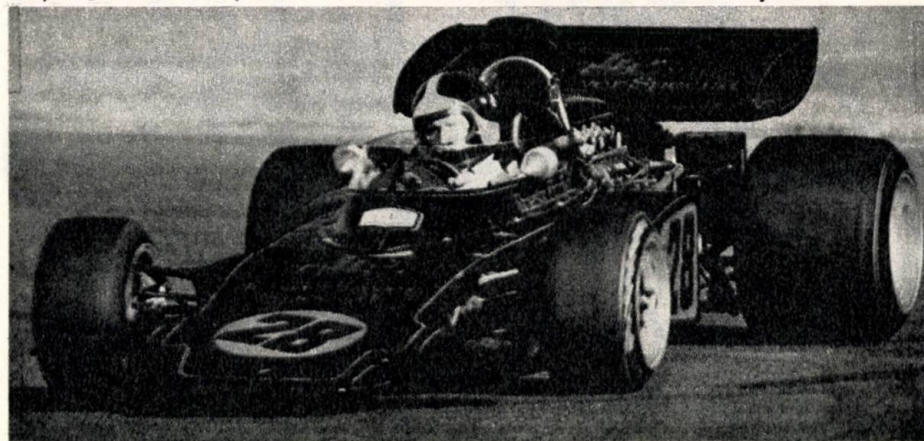
Având de ales asupra formulei constructive, care putea fi de la 8 pînă la 16 cilindri, proiectantul Keith Duckworth alege varianta de 8 cilindri în V, cu 4 supape pe cilindru, derivată din motorul de 1600 cmc.

Explicația lui a fost următoarea: «Cel mai bun motor de curse trebuie să fie mic, ușor, scurt, simplu și economic (consum redus)». Problema consumului nu este de neglijat, deoarece un consum ridicat necesită rezervoare de combustibil mari, care îngreuează și măresc dimensiunile mașinii. De asemenea, este evident că motoarele cu număr mare de cilindri (în ciuda puterii sporite față de motoarele cu număr mic de cilindri) prezintă un risc mai mare de a se defecta.

La motorul V8 Cosworth 3L (care reprezintă împerecherea a două motoare de 4 în linie, de 1600 cmc, cu unele corecții de alezaj și cursă) s-a folosit mult experiența dobîndită cu ocazia fabricației motoarelor de 1600 cmc.

După anul 1968, motorul Cosworth 3L a fost utilizat de diverse mașini de formula 1 ca Lotus, Mc Laren, Matra, Tyrrell, March și pe alte automobile de competiții.

Mașina John Player Special cu motor Ford Cosworth. La volan — Fittipaldi.



El a fost produs în peste 100 exemplare, iar majoritatea celor fabricate încă din 1967 mai aleargă și azi. Puterea motorului a crescut de la 410 CP la 9000 rot/min. în 1967, la 460 CP la 10 500 rot/min. în prezent, fără a fi operate modificări substanțiale (s-a restudiat profilul camelor și galeriilor de admisie și evacuare), camera de ardere rămînînd neschimbată.

La montarea acestor motoare pe diferite automobile, Keith Duckworth este consultat asupra amplasării lor și fixărilor necesare. În decursul timpului, atenția principală a constructorilor a fost îndreptată mai mult asupra consolidării elementelor fragile (ca pinioane de distribuție, vilbrochen capace de paliere), astfel încît siguranța funcționării să fie maximă.

Întrebat recent de un reporter, dacă motorul V8, dovedit invincibil, nu va sfîrși prin a se înclina în fața unui motor de 12 cilindri mai modern, Keith Duckworth a răspuns că prevede motorului său încă o lungă carieră, avînd în vedere că atît un motor de 8, cît și unul de 12 cilindri sînt limitate în tendința de creștere a puterii de unul și același factor și anume de accelerația medie a pistoanelor. El a explicat mai departe «rețeta» succeselor sale: «Totul este să pornești de la un proiect cît mai bun, să fii pretențios cu furnizorii de piese, să-i menții sub control riguros, să cauți să atingi perfecțiune

nea în asamblare, urmînd ca motoarele să fie cît mai mult încercate și perfect puse la punct pe «banc».

Activitatea societății Cosworth a fost rezumată, de multe ori, prin cuvintele «Triumful simplității». Dar cel mai elocvent elogiu adus acestui colectiv pare să fie afirmația celebrului ziarist belgian Paul Frère care spune: «Condiția necesară (dar nu și suficientă) pentru a fi campion mondial este să ai la spate un motor Cosworth».

Caracteristicile acestui motor celebru sînt: Motor V8 la 90°; putere maximă — 460 CP la 10 500 rot/min; alezaj-cursă 85,6 x 64,66 mm; cilindree 2992 cmc; distribuție — 4 axe cu came în chiulasă cu 4 supape pe cilindru; aprindere — bujii în centrul camerelor de ardere; alimentare cu injecție directă Lucas.

Ing. I. MOSCU

ACCELERAȚIILE UNEI MAȘINI DE FORMULA 1

Mașinile de Formula 1 reprezintă cea mai rafinată categorie de automobile, atît din punct de vedere constructiv cît și din punct de vedere mecanic, totul la ele fiind subordonat vitezei, în limita unor parametri care asigură securitatea.

Experiența a fost făcută cu o mașină care cîntărea 550 kg fără pilot și combustibil și 720 kg în timpul încercărilor. Puterea motorului 440 CP, deci 1,64 kg pentru fiecare CP.

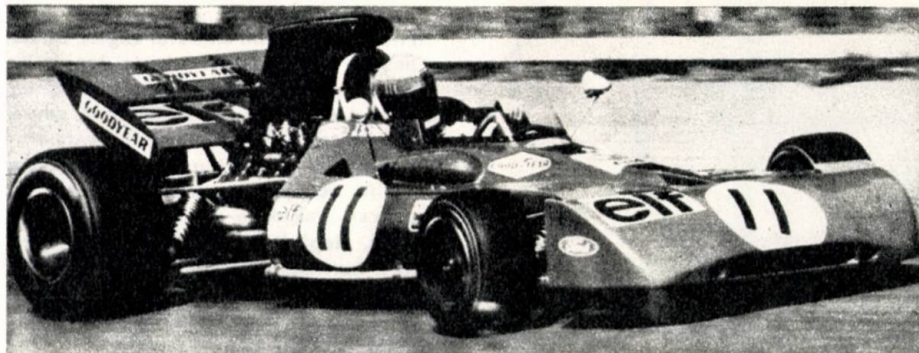
Iată timpii necesari acestei mașini pentru a ajunge de la 0 la 240 km/oră.

de la 0 la 40 km/oră: 1,3 sec.

de la 0 la 60 km/oră: 1,96 sec.
de la 0 la 80 km/oră: 2,64 sec.
de la 0 la 100 km/oră: 3,33 sec.
de la 0 la 120 km/oră: 4,04 sec.
de la 0 la 140 km/oră: 4,88 sec.
de la 0 la 160 km/oră: 5,65 sec.
de la 0 la 180 km/oră: 6,46 sec.
de la 0 la 200 km/oră: 7,60 sec.
de la 0 la 220 km/oră: 8,73 sec.
de la 0 la 240 km/oră: 10,10 sec.

În ceea ce privește distanța, mașina a avut nevoie de 4,96 sec pentru a parcurge primii 100 m (la capătul lor viteza era de 141 km/oră); de 7 sec pentru 200 m (190 km/oră); de 8,8 sec pentru 300 m (221 km/oră).

Jackie Stewart în acțiune.





RIVALITATEA DINTRE DOI TITANI

NUVOLARI

Istoria sportului automobilistic, ca orice istorie, este împărțită în epoci, care mai de care mai lăudate de cronicarii de specialitate sau de scriitorii timpului... Din acestea toate, una rămîne de neuitat: ea cuprinde anii 1928 — 1936, fiind intitulată «Epoca de aur».

În această perioadă se afirmă ca genii mecanice: inginerul Vittorio Jano de la Alfa-Romeo, constructorul Ettore Bugatti, inginerul Albert Lory de la Delage, frații Maserati etc. Ei realizează adevărate «bijuterii» pe patru roți, simboluri ale performanței, create pentru un singur țel: victoria!

Dar această epocă, plină de realizări tehnice remarcabile, a fost și mai puternic marcată de piloți excepționali, dintre care se detașează mai ales Tazio Nuvolari și Achille Varzi, ambii italieni, ambii foști alergători de motociclism. Am dat acest ultim amănunt deoarece mulți campioni ai sportului pe patru roți și-au făcut debutul în motociclism: Jean Behra, John Surtees, Mike Hailwood etc...

*

În holul Automobil clubului englez există un bust în bronz, pe care scrie doar atât: «The Grand» (cel mai mare). Este un omagiu și o recunoștință postumă adusă de admiratorii săi lui Tazio Nuvolari.

O figură plină de riduri, cu câteva cute adânci în obraji, numite ale vitezei, un corp firav, dar de o rezistență fizică rar întâlnită, depășită de un curaj pe care mulți îl numeau «inconștientă», Nuvolari a demonstrat că merită superlativele ce i s-au atribuit. Iată numai câteva din isprăvile sale concretizate în victorii.

VARZI

Anul 1933. Cursă internațională de viteză, categoria sport, la Donnington Park (Anglia). Nuvolari, pe Maserati, conduce impetuos. În turul II, mașina îl «trădează», se oprește cu diferențialul rupt. Un spectator, mai mult decît entuziast, îi oferă MG-ul său, parcat la intrarea circuitului. Nuvolari recuperează cele opt ture pierdute, făcînd o adevărată demonstrație de pilotaj acrobatic, cu derapaje și cîteva «tête à queue»-uri, obținînd victoria. Se spune că entuziasmul spectatorilor s-a transformat într-un adevărat delir, manifestare cu totul neobișnuită la acești englezi, calmi și reci.

1934. Marele Premiu de la Pau. Nuvolari pilotează un Alfa-Romeo P 2. În penultimul tur motorul ia foc; flăcările cuprind rezervorul așezat în spate. El continuă să conducă și trece învingător linia de sosire, cu arsuri grave dar... victorios!

1935. Marele Premiu de la Tripoli. La unul din antrenamente îi explodează un cauciuc la 200 km/oră. Mașina se răstoarnă și Nuvolari este aruncat, din fericire, pe o grămadă de frunze. Se constată fisurarea a doua vertebre și este pus într-un corset de ghips. După două zile de spitalizare, în duminica cursei, el aleargă cu acest corset (pe care îl poartă încă șase luni) și se clasează pe locul al treilea.

Aceste «legende» adevărate se numără cu zecile. La cursa de viteză de la Syracuse, i se rupe volanul și conduce în continuare cu... o cheie franceză, strînsă pe canelurile axului volanului!

Nuvolari, pilotul cu 74 de victorii, continuă chiar la vîrsta de 50 de ani să obțină performanțe neobișnuite. În celebra cursă Mille Miglia, pilotează Cisitalia de 1 100



cmc pe o ploaie torențială. Rămîne în pană de aprindere, în momentul cînd se găsea pe primul loc, repară, pornește și totuși se clasează al doilea.

Toate aceste «isprăvi» au fost reale. Ele i-au creat lui Nuvolari o faimă neegalată de nimeni, nici chiar de celebrul atlet Nurmi. În Italia era considerat erou național și toată lumea îi spunea «il mantovano volante» (mantovanul zburător), «il campionissimo». Nuvolari devenise un mit, a cărui faimă înconjurase globul.

A rămas memorabilă primirea ce i s-a făcut în America, cînd a participat la Cupa Vanderbilt, pe care a cîștigat-o. Drept trofeu a primit o amforă de 1,5 m înălțime, din aur, suficient de încăpătoare, pentru a se fotografia așezat în ea! Dar «il campionissimo» avea și el un rival, un adversar de aceeași talie, care îl talona în permanență, reușind de cîteva ori chiar să-l învingă. Acesta era Achille Varzi.

*

Avînd un temperament opus lui Nuvolari, Varzi își pregătea cursele cu multă atenție, calculînd fiecare soluție, în scopul de a obține acel mic avantaj care favorizează victoria. Am putea afirma că Achille era un «alergător științific», care nu neglijă nici un amănunt tehnic. Studia fiecare viraj, încercînd traiectoriile cele mai rapide, parcurgea traseul cursei pe jos, pentru a observa neregularitățile solului, pe care le memora.

Orgolios și ambițios, Varzi era stăpînit, ca și adversarul său, de pofta de glorie. Italia automobilistică se fracționase în două tabere, fiecare susținîndu-și idolul. Se purtau discuții, se polemiza vehement, iar adversitatea dintre cei doi alergători se transformase într-o luptă «pe viață și pe moarte».

În 1930, pe circuitul de la Alexandria, Varzi, care era în spatele lui Nuvolari (ambii pe Alfa-Romeo de 2 l), se apropie, înainte de un viraj, la cîteva centimetri de mașina lui Tazio și, cu butucul roții din dreapta față, îi atinge imperceptibil centrul roții din stînga spate, dezechilibrîndu-l și provocîndu-i un derapaj exagerat. Astfel Varzi preia conducerea.

În turele următoare, Nuvolari prinde momentul și se revanșează în același mod.

Desigur, nu putem fi de acord cu asemenea gesturi nesportive. Trebuie să remarcăm însă că ambele manevre au fost executate la peste 160 km pe oră, cu atîta finețe și discreție, încît numai cîteva spectatori le-au sesizat.

De un curaj fără limite, Nuvolari poseda un stil pur acrobatic, fantezist, cu reflexe miraculoase, care îi scoteau din situațiile cele mai critice. Varzi, extrem de precis, calculat, speculativ, urmărea fiecare greșeală de conducere sau de tactică a adversarului, pentru a-l întrece.

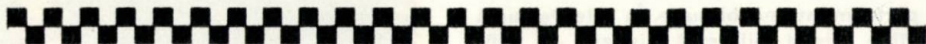
Iată și părerea lui Enzo Ferrari, care în acel an de glorie era și el pilot de curse: «În 1931, cu ocazia unor antrenamente pe circuitul celor «TreI provincii», l-am rugat pe Nuvolari să-mi arate cum negociază viraje mai dificile. Cu toate că îi eram adversar, m-a poftit în mașină, fără nici o ezitare. După o lungă linie dreaptă, s-a apropiat primul viraj. Eram sigur că Tazio a frînat mult prea tîrziu și mă așteptam la un «tête à queue», urmat de o inevitabilă răsturnare în șanțul de pe marginea șoselei. Spre surprinderea mea, Nuvolari parcursese tot virajul cu acceleratorul la podea, în derapaj controlat pe patru roți și intra acum, cu cea mai perfectă precizie, într-o altă linie dreaptă. A continuat să negocieze tot restul virajelor în același stil fenomenal, contrar instinctului, care îi dictează ridicarea piciorului de pe accelerator, pentru micșorarea vitezei la o valoare convenabilă».

Acesta era secretul «demonului din Mantua», acesta era stilul care îl deosebea de ceilalți alergători și care îi dădea o superioritate necontestată.

Nuvolari, provenit dintr-o familie săracă, a avut un «debut» destul de dificil. El nu-și putea permite să cumpere o mașină de curse, care atîngea prețuri astronomice și de aceea a fost întotdeauna angajatul unei uzine sau al unei echipe. Varzi, fiu de industriaș, nu admitea să conducă decît mașini proprietate personală. Acest orgoliu îl determina să apară în costume și salopete de o croială și calitate inedită, unicate, care deveneau etalon pentru ceilalți alergători. Nuvolari, dimpotrivă, își purta vechiul și eternul pulover galben, de boem; pulover rămas proverbial și păstrat și azi în muzeul de la Mantua. În jurul gîtului își punea un tuiar cu tricolorul italian și cu o mică broască țestoasă de aur.

Dacă Nuvolari s-a stins încă în plină glorie, la fel de impetuos chiar la 50 de ani, Varzi a băut din amara cupă a declinului, pe care n-a avut tăria s-o evite. Achille devenise morfinoman și se pare că accidentul din Marele Premiu al orașului Berna, în care a fost ucis ratînd un viraj, se datorește excesului de stupefiante care îi măcinau nervii.

Delly CRĂSNARU



Scoli de pilotaj sportiv

O MAȘINĂ DE CURSE ALEARGĂ CU TOATĂ VITEZA PE PANGLICA CENUȘIE A PISTEI. SE APROPIE O CURBĂ. PILOTUL FRÎNEAZĂ CÎTEVA MOMENTE, DUPĂ CARE DIN NOU, CU GAZELE ÎN PLIN, ATACĂ DEZINVOLT VIRAJUL.

IATĂ ÎNSĂ UN LUCRU CURIOS: ÎN PRIMA PARTE A CURBEI MAȘINA SE ASAZĂ PUȚIN OBLIC PE AXUL PISTEI, PENTRU CA DUPĂ ACEEA SĂ ȚÎȘNEASCĂ PUTERNIC ÎNAINTE ESTE O DEMONSTRAȚIE ACROBATICĂ? NU, ESTE NUMAI UNUL DIN PROCEDEELE ÎNSCRISE ÎN «REPERTORIUL» PILOTELOR DE CURSE.

Arta de a conduce mașini de curse, de a lua parte la întreceri și de a câștiga uneori este un lucru care ține, în cea mai mare parte, de talent. Dar numai talentul nu ajunge: el trebuie cultivat, șlefuit, îmbogățit.

Numeroși alergători își desăvîrșesc talentul prin autoinstruire, trăgînd cu ochiul la marii campioni, antrenîndu-se zile întregi, săptămîni, luni la rînd. Chiar cei mai străluciți piloți recunosc faptul că au mereu de învățat cîte ceva, că drumul desăvîrșirii în arta conducerii mașinilor de competiții nu se sfîrșește niciodată.

Amintindu-și de profesorii săi în dura școală a pilotajului sportiv, Stirling Moss a spus că aproape tot ce a învățat în această privință i s-a datorase lui Fangio. «Cel mai bun curs de pilotaj din toate timpurile, precizează el, era să fii plasat la două lungimi de mașină în urma lui Juan Manuel. Conducînd în spatele lui, am învățat mai mult decît în șapte ani de curse».

În ceea ce privește poziția la volan — corpul alungit, brațele întinse — Moss mărturisește că a «furat-o» de la Nino Farina, campionul mondial al anului 1950. Iar Farina împrumutase poziția respectivă de la marele Nuvoletti, care o intuise încă de prin anii 30.

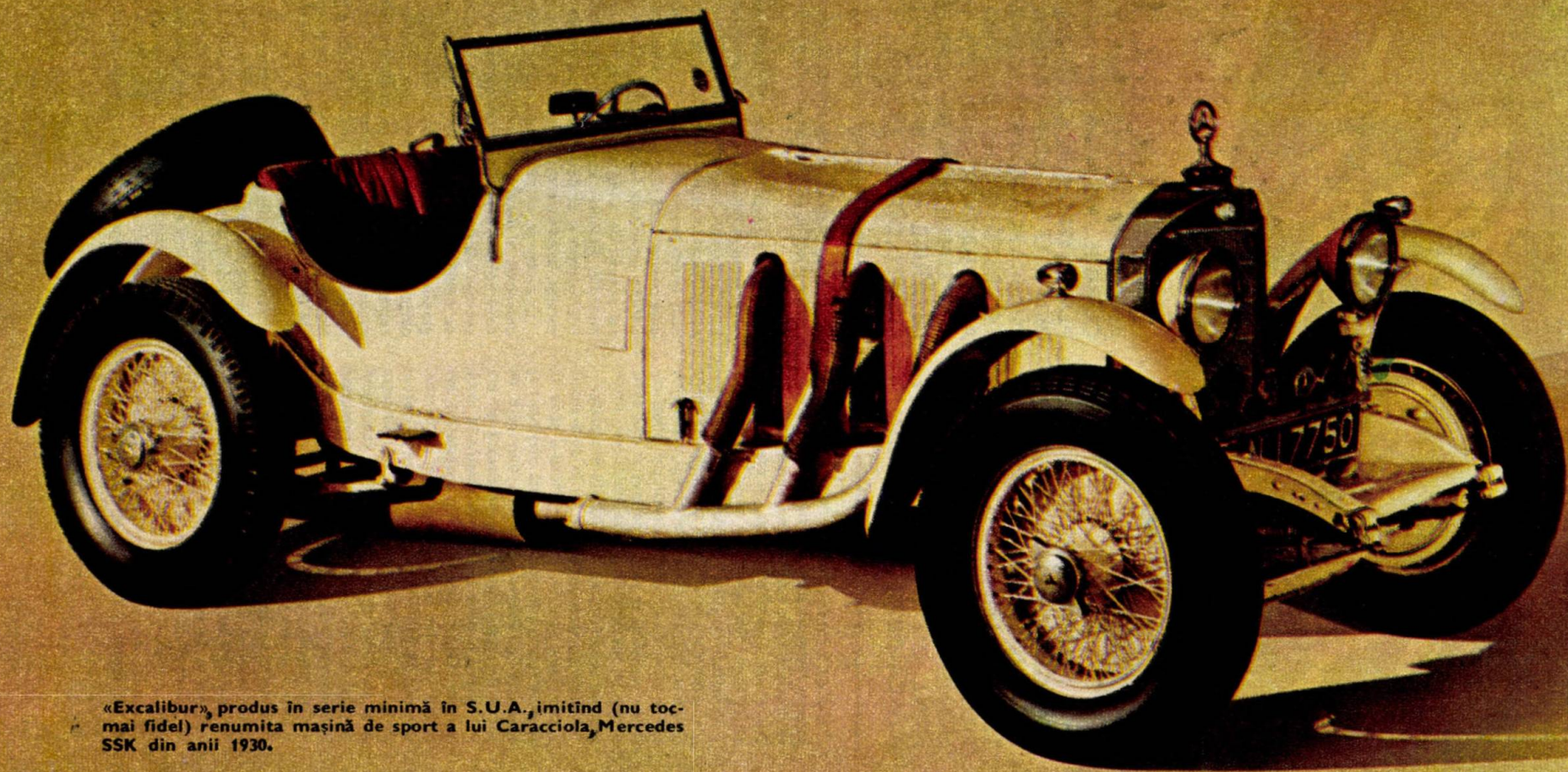
Înstruirea «după ureche» era metoda unică de învățare a pilotajului sportiv pînă la ultimul război mondial. Ca să-și desăvîrșească măiestria, tinerii alergători trebuia fie să-i studieze atent pe maeștri, fie să aibă norocul de a întîlni un șef de echipă (un «manager», cum se spune în lumea curselor) care să se ocupe metodic de instruirea lor. Unul din cei mai străluciți sefi de echipă a fost Alfred Neubauer de la

Mercedes. Acesta a contribuit la formarea multor piloți de renume, printre care și Herman Lang.

Debutînd oficial în echipa Mercedes pe dificilul circuit Nürburgring, pe o ploaie torențială, Lang a derapat de mai multe ori și a părăsit pista. Accidentul l-a impresionat atît de rău, încît multă vreme nu se mai încumeta să conducă pe umezeală. Dar tocmai în această situație critică a intervenit Neubauer. Iscusitul manager s-a ocupat de Lang cu răbdare, l-a antrenat metodic, făcîndu-l să-și piardă complexele de inferioritate și să devină din nou un alergător curajos, experimentat, stăpîn pe mașina sa.

Dezvoltarea extraordinară a sportului automobilistic a determinat inițierea, în ultimele două decenii, a unor școli sau cursuri de pilotaj sportiv. Acestea sînt inițiate și conduse fie de unele automobil-cluburi naționale sau regionale, fie de unele persoane particulare (de obicei alergători de notorietate). Probele teoretice și practice au loc pe unele din cele mai cunoscute circuite de automobilism — la Zolder (Belgia), la Ontario (SUA), la Nürburgring și Hockenheim (RFG), la Brands Hatch și Snetterton (Anglia), la Vallelunga (Italia), la Le Mans și Montlhéry (Franța).

Venind în Europa să-și încerce șansele, Emerson Fittipaldi s-a înscris la cursurile de pilotaj de la Snetterton conduse de Jim Russell. Deși alergase în țara sa (Brazilia), în cursele de motociclete și automobile și deși obținuse unele succese, Fittipaldi și-a dat seama că trebuie să învețe metodic arta pilotajului. Școala de la Snetterton l-a pus în mină armele succesului și



«Excalibur», produs în serie minimă în S.U.A., imitînd (nu tocmai fidel) renumita mașină de sport a lui Caracciola, Mercedes SSK din anii 1930.

rezultatele bune n-au întârziat să se arate.

Cu multă admirație vorbește despre cursurile de pilotaj sportiv și tânărul as francez, François Cevert. Înainte de a se angaja în marile întreceri de formulă, Cevert s-a înscris la școala de pilotaj Winfield, care își ține cursurile pe circuitul Jean Behra și care este profilată numai pe mașini monoplas.

Un loc important în programul de învățămînt îl ocupă studiul virajelor. Pe circuitul de la Winfield există cinci curbe, pe care elevii le parcurg mai întâi pe jos, studiindu-le în detaliu, învățîndu-le «par coeur» (pe de rost). Apoi se urcă la volan și le exersează de nenumărate ori, sub atenta supraveghere a instructorului. Cînd primul viraj a fost însușit bine, se trece la al doilea și așa mai departe. Abia la urmă, candidatul are permisiunea de a acoperi un

Pentru a fi admis la cursurile ei, candidatul trebuie să îndeplinească una din următoarele condiții: 1. să cunoască mecanica; 2. să fie campion de motociclism; 3. să fi participat ca navigator la mai multe raliuri importante; 4. să se fi calificat onorabil în câteva concursuri destinate începătorilor; 5. să dispună de suficienți bani pentru a cumpăra și întreține o mașină de curse admisă în întrecerile promoționale.

Pe lângă școlile de pilotaj sportiv, mai există la ora actuală, în diferite țări, și unele cursuri de învățare a conducerii automobilului în condiții speciale: gheață, zăpadă, polei, ploaie etc. Un astfel de curs este condus în Olanda de fostul aviator Rob Slotemaker, actualmente un reputat alergător de raliuri. Înainte de a lua startul, în echipaj cu Tonny Fall, în maratonul Londra-



Jimmy Greaves (stînga) și Rob Slotemaker în timpul unei lecții de pilotaj.

tur de pistă complet, sub controlul cronometrului.

Seleționările au loc permanent, pe toată durata cursului. O serie poate număra 150—200 de candidați, dar cursul complet nu este absolvit decît de 7—8; cei inapți sînt eliminați.

Drumul spre volanul unei mașini de curse este anevoios, costisitor, plin de pericole. Taxele ce se percep pentru un curs de pilotaj sînt egale sau chiar depășesc prețul unui autoturism de clasă mijlocie. Tinerii dornici de afirmare fac deosebite eforturi pentru a aduna banii de taxe.

Unele școli de pilotaj sînt și mai pretențioase.

Mexico City, însuși cunoscutul fotbalist englez Jimmy Greaves a fost elevul lui Slotemaker.

Cursul de conducere din Olanda nu are pretenția de a face din elevii săi niște ași ai volanului, niște viitori campioni. Școala respectivă urmărește să familiarizeze conducătorii de talent și experiență medie cu mersul în alură vie, cu manevrele necesare evitării accidentelor, cînd intervine o situație critică. Iar dacă, după absolvire, vreunul din elevi se va înscrie în competițiile sportive și va obține succese — cu atît mai bine!

Dumitru ȘOMUZ

UN RECORD

in imagini

km/h
/1000

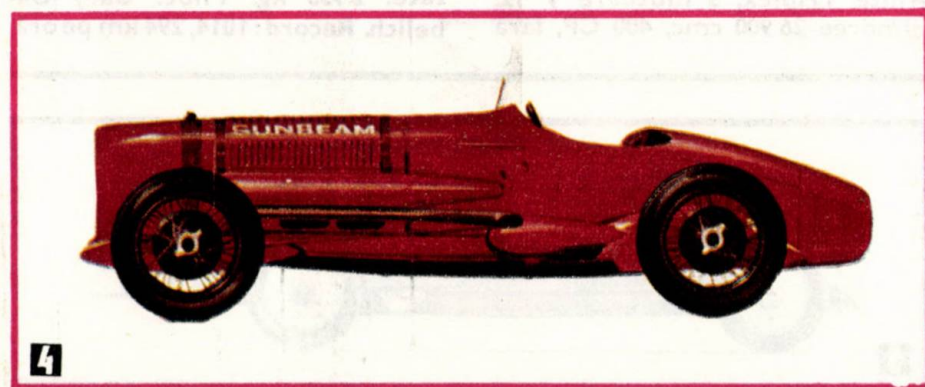
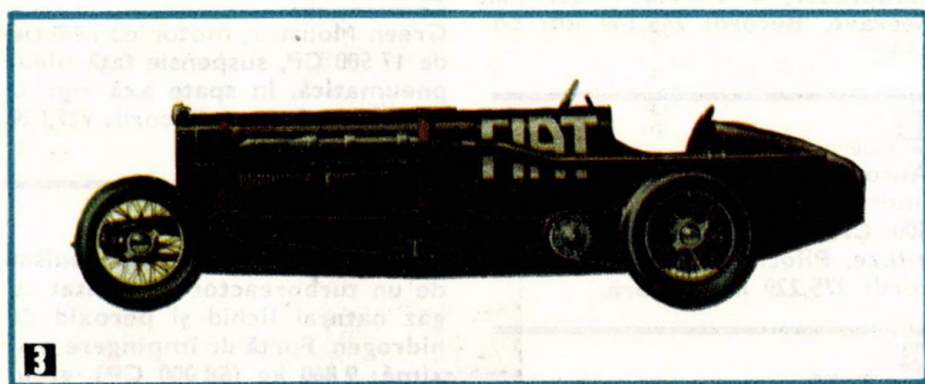
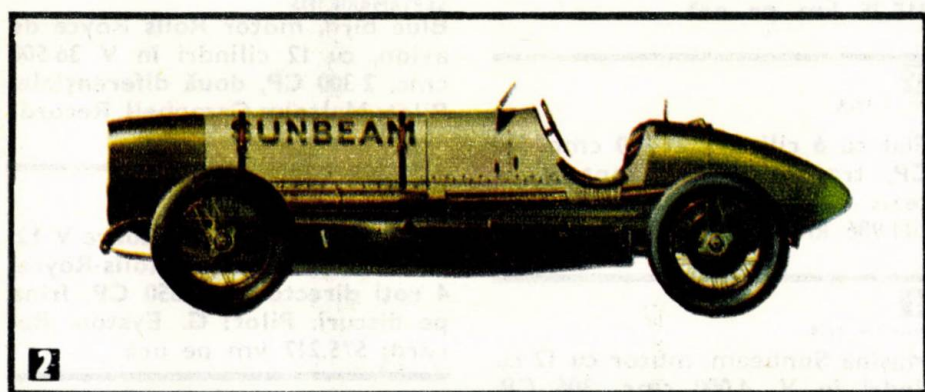
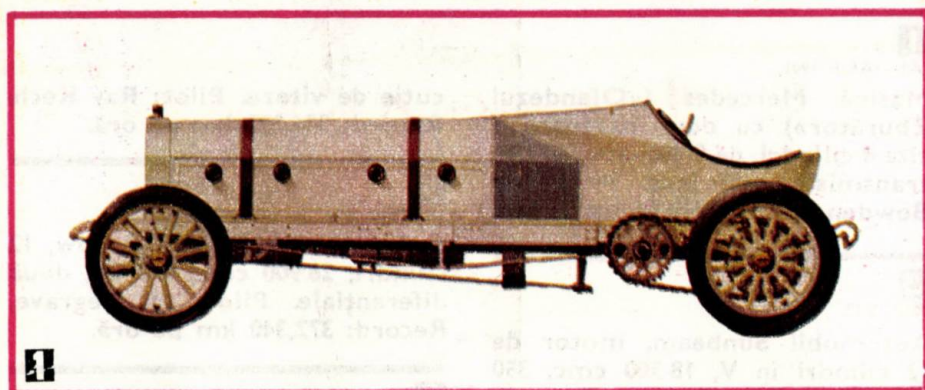
«VITEZA ESTE SUPERLATIVUL MIȘCĂRII» A SPUS CINEVA ȘI SE PARE CĂ N-A EXAGERAT, PENTRU CĂ SÎNT DE-A DREPTUL IMPRESIONANTE RECORDURILE PE CARE OMUL A REUȘIT SĂ LE REALIZEZE, ÎN SECOLUL NOSTRU, CU AJUTORUL UNOR VEHICULE SPECIALE: AVIOANE, MOTOCICLETE, AUTOMOBILE, BĂRCI CU MOTOR. AVIATORII AU ȘI DEPĂȘIT VITEZA SUNETULUI, IAR UNII DINTRE EI TIND SĂ TREACĂ PESTE ZIDUL HIPERSONIC. PE APĂ, RECORDUL ABSOLUT DE VITEZĂ A AJUNS ÎNCĂ DIN 1964 LA 444 KM PE ORĂ.

UNUL DINTRE CELE MAI INTERESANTE ȘI MAI VIU DISPUȚATE RECORDURI DIN LUME ESTE RECORDUL MONDIAL ABSOLUT DE VITEZĂ TERESTRĂ, OBTINUT CU AUTOMOBILE SAU CU VEHICULE CU ROTI, SPECIAL CONSTRUITE ÎN ACEST SENS. IDEEA ACESTUI RECORD A APĂRUT LA SFÎRȘITUL SECOLULUI TRECUT, O DATĂ CU REALIZAREA PRIMELOR AUTOMOBILE. ATUNCI CHASSELOUP — LAUBAT A REUȘIT SĂ ALERGE, CU O MAȘINĂ CU MOTOR ELECTRIC CU «FANTASTICA» VITEZĂ DE... 64 KM PE ORĂ. CEVA MAI TÎRZIU, ÎN 1899, CAMILLE JENATZKY RIDICĂ RECORDUL LA 105 KM PE ORĂ.

PRIMELE RECORDURI DE VITEZĂ, OMOLOGATE SAU NEOMOLOGATE, AU FOST STABILITE CU VEHICULE DERIVATE DIN MAȘINI DE MĂRCI CUNOSCUTE: MERCEDES, SUNBEAM, FIAT. ÎNCEPÎND DIN 1926, RECORDUL MONDIAL DEVINE OPERA UNOR PILOȚI ȘI A UNOR MAȘINI SPECIAL PREGĂTITE ÎN ACEST SENS, PENTRU PROPULSIE FOLOSINDU-SE SAU MOTOARE DE AUTOMOBIL MODIFICATE SAU MOTOARE DE AVION.

PENTRU OMOLOGAREA PERFORMANȚELOR DE VITEZĂ CU AUTOMOBILUL, FEDERAȚIA INTERNAȚIONALĂ DE SPECIALITATE A STABILIT, ÎNCĂ DE LA ÎNCEPUT, CÎTEVA CONDIȚII OBLIGATORII, PRINTRE CARE: A) VEHICULUL SĂ AIBĂ PATRU ROTI; B) PUTEREA MOTORULUI SĂ SE TRANSMITĂ ROTILOR PRIN ANGRENAJ. ÎN ULTIMII ZECE ANI ÎNSĂ, A FOST NEVOIE DE O MODIFICARE, ÎN SENSUL DE A SE OMOLOGA ȘI RECORDURILE OBTINUTE CU VEHICULE PROPULSATE DE MOTOARE REACTIVE SAU CHIAIR DE FUZEE.

ÎN PAGINILE ALĂTURATE, AM SELECTAT UN NUMĂR DE FOTOGRAFII COLORATE ALE UNORA DIN MAȘINILE CU CARE S-A BĂTUT RECORDUL MONDIAL ABSOLUT DE VITEZĂ. ÎNCEPEM ACEASTĂ SUITĂ DE FOTOGRAFII CU MERCEDESUL CARE, ÎN 1905, A MERS CU 176,61 KM PE ORĂ ȘI O ÎNCHEIEM CU VEHICULUL DE FORMĂ CU TOTUL ORIGINALĂ, AL LUI GARY GABELICH, REALIZATORUL MEDIEI ORARE DE 1014 KM, ÎN ANUL 1970.



1

IANUARIE 1905.

Mașină Mercedes («Olandezul Zburător») cu două motoare a câte 4 cilindri, de 9 200 cmc, 60 CP, transmisie prin lanț. Pilot: H. Bowden. Record: 176,61 km pe oră.

2

MAI 1922.

Automobil Sunbeam, motor de 12 cilindri în V, 18 300 cmc, 350 CP. Pilot: K.L. Guinness. Record: 215,25 km pe oră.

3

IULIE 1924.

Fiat cu 6 cilindri, 21 700 cmc, 300 CP, transmisie prin lanț, 4 viteze. Pilot: E. Eldridge. Record: 234.986 km pe oră.

4

MARTIE 1926.

Mașină Sunbeam, motor cu 12 cilindri în V, 4 000 cmc, 306 CP, compresor, 4 viteze. Pilot: H. Segrave. Record: 245,149 km pe oră.

5

APRILIE 1927.

Automobil Babs, motor cu 12 cilindri în V, cilindree 26 900 cmc, 400 CP, transmisie prin lanț, 4 viteze. Pilot: Parry Thomas. Record: 275,229 km pe oră.

6

APRILIE 1928.

White Triplex, 3 motoare V 12, cilindree 26 900 cmc, 400 CP, fără

cutie de viteze. Pilot: Ray Kech. Record: 334,022 km pe oră.

7

MARTIE 1929

Irving Napier Golden Arrow, 12 cilindri, 26 900 cmc, 925 CP, două diferențiale. Pilot: H. Segrave. Record: 372,340 km pe oră.

8

SEPTEMBRIE 1935.

Blue bird, motor Rolls Royce de avion, cu 12 cilindri în V 36 500 cmc, 2 300 CP, două diferențiale. Pilot: Malcolm Campbell. Record: 484,818 km pe oră.

9

SEPTEMBRIE 1938.

Thunderbolt, două motoare V 12, 36 500 cmc, fabricație Rolls-Royce, 4 roți directoare, 2 350 CP, frâna pe discuri. Pilot: G. Eyston. Record: 575,217 km pe oră.

10

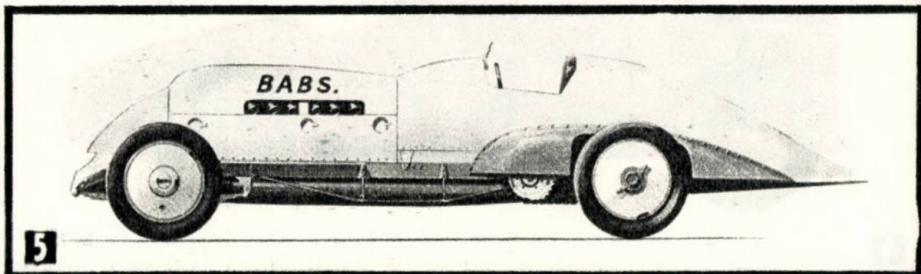
NOIEMBRIE 1965

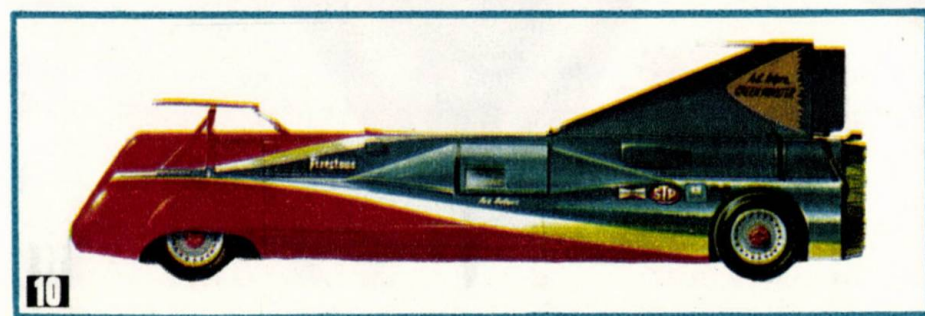
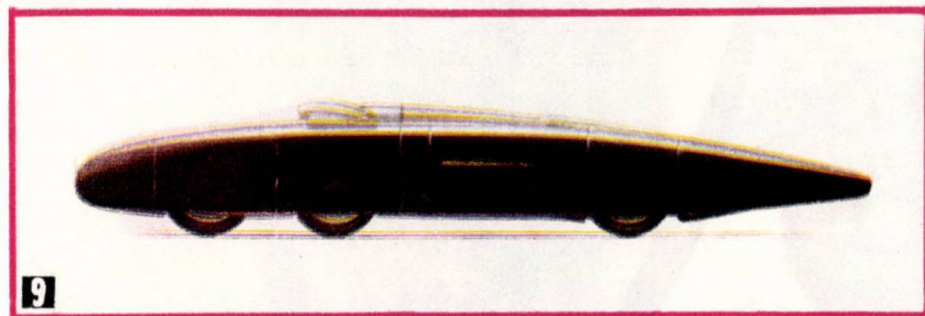
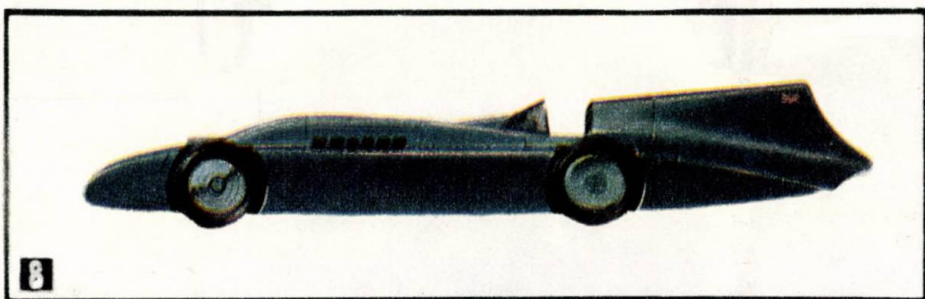
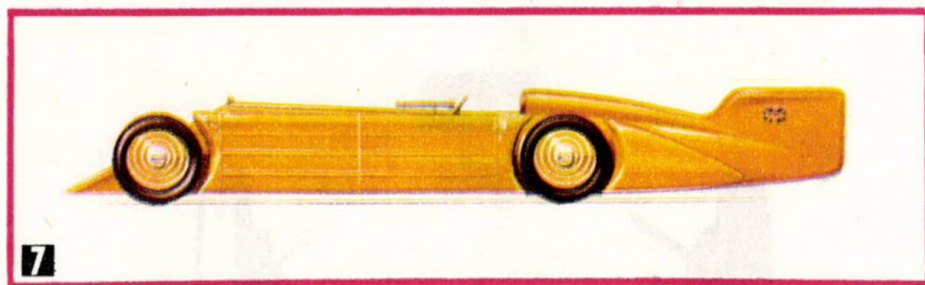
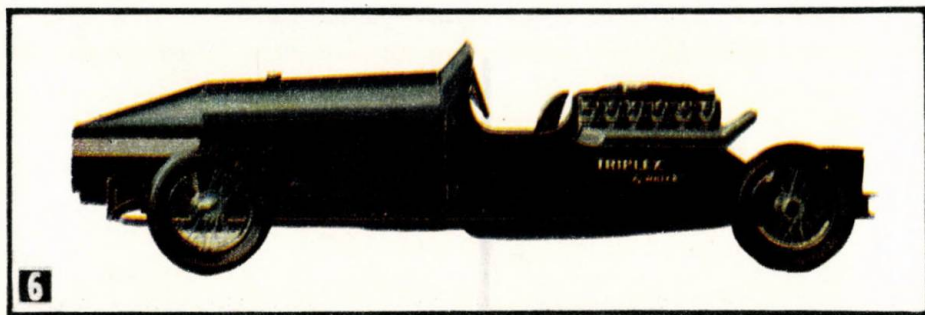
Green Monster, motor cu reacție de 17 500 CP, suspensie față oleo-pneumatică, în spate axă rigidă. Pilot: Art Arfons. Record: 927,829 km pe oră.

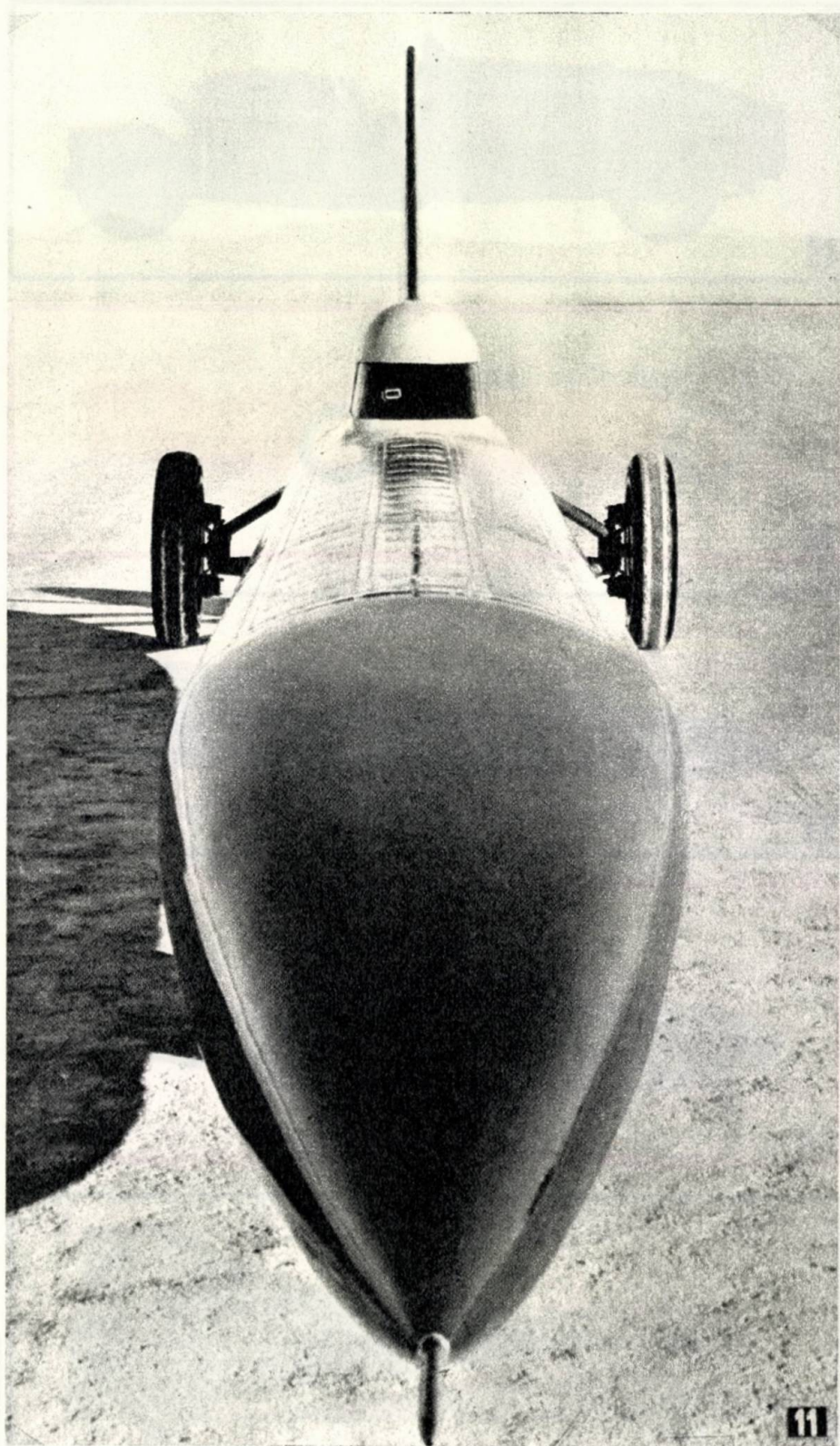
11

OCTOMBRIE 1970.

The Blue flame, vehicul propulsat de un turboreactor alimentat cu gaz natural lichid și peroxid de hidrogen. Forță de împingere maximă: 9 860 kg (58 000 CP), greutate: 2 950 kg. Pilot: Gary Gabell. Record: 1014,294 km pe oră

**5**





11



FILATELIE

Poșta din San Marino a emis o serie de 15 timbre reprezentând retrospectiva dezvoltării automobilului. Valorile seriei sînt cuprinse între 1 și 150 de lire, iar desenele — frumos executate — înfățișează «trăsuri fără cai» construite la sfîrșitul secolului trecut și în primul deceniu al veacului nostru. Iată, în ordine, modelele de mașini de muzeu reprezentate pe cele 15 timbre: Duryea 1892 (1 liră); Panhard-Levassor 1895 (2 lire); Peugeot 1895 (3 lire); Daimler 1899 (4 lire); Fiat 1899 (5 lire); Decauville 1900 (10 lire); Wolseley 1901 (15 lire); Benz 1907 (20 lire); Napier 1903 (25 lire); White 1903 (30 lire); Oldsmobile 1904 (50 lire); Renault 1904 (70 lire); Isotta Fraschini 1908 (100 lire); Bianchi 1910 (115 lire); Alfa 1910 (150 lire).



Mărturisiri...



EMERSON FITTIPALDI a văzut lumina zilei la 12 decembrie 1946 la Sao Paulo, în Brazilia. Are înălțimea de 1,74 m, cântărește 72 kg și este căsătorit cu Maria-Helena. Iubește schiul nautic și motociclismul. După o scurtă activitate în cursele pe două roți, în 1965 debutează în automobilism pe o mașină Renault Gordini. La vârsta de 20 ani (1966) vine în Europa, se înscrie la școala de pilotaj a lui Jim Russel și ia parte, în Anglia, la cursele din Formula Ford. În 1969 începe să alerge cu mașini de formula 3, iar un an mai târziu Colin Chapman îi oferă un Lotus pentru Marele Premiu al Angliei. După moartea lui Rindt (septembrie 1970), devine primul pilot al casei Lotus și face senzație câștigând Marele Premiu al S.U.A. În 1972 câștigă campionatul mondial.

Toată lumea este de acord cu ascensiunea meteorică a lui Fittipaldi. Dar venind din Brazilia, tânărul pilot poartă pe umeri o povară — povara celebrității lui Pelé. Adeseori este întrebat, va reuși să se ridice deasupra marelui fotbalist în inima publicului brazilian? Emerson, modest din fire, răspunde: «Nu voi reuși acest lucru. Sportivi de talia lui Pelé nu apar în fiecare generație și nici în fiecare țară. Știu că unii vor să mă considere încă de pe acum un fel de erou național. Dar acești oameni greșesc. Victoriile mele, oricât de strălucite și oricât de fulgerătoare ar fi, nu mă vor face să-mi pierd capul. Cînd știu că am alături de mine un Stewart sau un Ickx, cînd merg în urma lor într-o cursă, îmi dau seama că mai am multe de învățat.

S-a scris și se scrie mereu despre mine. Inginerul și ziaristul Paul Frère, pe care îl respect pentru experiența sa, a spus că dețin secretele unui stil sobru și precis. Campionul Franței la cursele de formula 3, Francois Mazet, a afirmat că sînt un acrobat, un pilot cu un fermecător simț al echilibrului. Cred că în toate acestea este puțină exagerare.

Am avut norocul să-mă nasc într-o familie în care sporturile mecanice sînt iubite sincer. Tatăl meu a făcut motociclism pînă în 1952, cînd un accident neînsemnat — totuși un accident — a pus capăt activității sale sportive. După această întimplare, s-a dedicat ziaristicii. Fratele meu Willson, născut cu trei ani înaintea mea, a alergat la karting. Acum merge și el în campionatul mondial.

Și eu am condus karturile, un număr de ani, pînă prin 1967 și am devenit chiar campion național. Poate la volanul acelor minuscule automobile mi-am cultivat simțul echilibrului, despre care vorbește Mazet. Am concurat și la motociclism, de la vîrsta de 15 ani, pe mașini de 50 cmc. Dacă, într-adevăr, sînt un «acrobat», atunci această artă am învățat-o pe motocicletă.

Cred că un bun pilot trebuie să fie, în același timp, și mecanic priceput. Nu ajunge să te urci în mașină și să-i dai bătaie. Trebuie să cunoști o sumedenie de probleme tehnice, trebuie să simți mașina, să-i judeci comportamentul cu o competență dublă: de alergător și de tehnician. Cursele nu mai sînt ca pe vremuri o problemă empirică, pradă multor necunoscuturi; ele au devenit în vremea noastră o știință.

Mi-a plăcut tehnica din copilărie. Împreună cu fratele meu, am construit karturi, iar mai târziu, prin 1967, am realizat chiar un automobil de formulă. Acea mașină mi-a procurat multe bucurii: într-un singur an am câștigat cu ea cinci curse și titlul de campion al Braziliei.

Sînt fericit că mi s-a dat posibilitatea să vin în Europa pentru a concura. Așa a făcut și strălucitul nostru înaintaș, argentinianul Fangio, așa trebuie să facă și alții. Se organizează curse automobilistice și în America de Sud, dar adevărata consacrare pentru un pilot nu i-o poate da decît Europa.

Aici, pe «bătrînul continent», doi oameni au contribuit la lansarea mea: Jim Russel, de la care am învățat pilotajul sportiv, și Colin Chapman, care a avut curajul să-mi ofere o mașină de formulă 1. Mi s-au făcut o serie de propuneri în ultima vreme, am fost contactat chiar și de oamenii lui Ferrari. Dar n-am de gînd să-l părăsesc pe Chapman. Sînt foarte strîns legat de mașinile Lotus.

Cînd reușești să ajungi în fruntea curselor, să intri în cercul atît de restrîns al piloților de Grand Prix, ești mereu întrebat: cit câștigi? Nu ocolesc răspunsul: un pilot-vedetă câștigă mult, cursele îi aduc mulți bani. Dar eu declar sincer că nu banii contează, în primul rînd. Important este că poți practica o meserie care îți place, pe care o iubești. Și ce poate fi mai grozav decît acest lucru!

Mărturisiri...



JACKY ICKX, fiul unui reputat ziarist și istoric de automobilism, s-a născut la 1 ianuarie 1945 la Bruxelles. În 1963 (la vârsta de 18 ani) devine campion de motociclism al Belgiei, victorie pe care o reeditează și în anul următor. În același timp, debutează în concursurile de automobilism și câștigă un titlu național la mașini de turism. Remarcat de Ken Tyrrell, este lansat de acesta, în 1966, în întrecerile de formula 3, pentru ca în 1967 să fie promovat pe o mașină de formula 2 și să încheie sezonul cu un titlu de campion european. Peste un an este angajat de Ferrari și câștigă Marele Premiu al Franței contând pentru campionatul mondial. Jacky Ickx a luat startul în peste 300 de curse și a câștigat 30 de victorii internaționale, printre care și întrecerea de 24 ore de la Le Mans (1969). Vicecampion mondial în 1969 și 1970, el este socotit astăzi unul dintre cei mai experimentați alergători de Grand Prix, candidat incontestabil pentru un viitor titlu suprem.

«Te gindești cumva să te retragi din cursele de automobile?» a fost întrebat nu de mult Jacky Ickx. El a răspuns afirmativ la această întrebare și atitudinea sa a părut puțin extravagantă, pentru că tânărul pilot belgian se găsește la vârsta la care alți alergători celebri (Fangio, Brabham, Hill) abia își începeau consacrarea.

«Nu știu precis când voi renunța la curse — spune Ickx. Aceasta s-ar putea să se întâmple mai devreme sau mai târziu. Ceea ce mi se pare o certitudine este faptul că nu voi continua activitatea mea sportivă peste vârsta de 30 de ani. Eu n-am considerat niciodată competițiile ca un scop final, ci ca un mijloc. Când aveam 17—18 ani, cursele mi-au oferit prilejul unei restabiliri personale. Mai târziu, ele mi-au mijlocit dezvoltarea, pe toate planurile. Dar eu le-am considerat întotdeauna ca o introducere în ceea ce consider adevărata mea viață. Făcând o comparație, trebuie să spun că mă simt întru totul ca și cum aș fi purtat de o rachetă cu trei trepte, în care sportul automobilistic reprezintă treapta a doua. Primul etaj al navei mele cosmice l-au constituit anii de educație, al doilea etaj sînt cursele, iar al treilea este adevărata mea viață.

Prin «adevrata viață» înțeleg viața de familie, viața socială, activitatea de promotor în folosul oamenilor. Sînt convins că a doua fază este ca și încheiată. O mai prelungesc din motive personale... Mai alerg încă la curse pentru bucuria de a progresa, pentru că verbul «a progresa» înseamnă totul pentru mine.

Ceea ce găsesc deosebit de interesant în sportul pe care îl practic este faptul că pot întotdeauna — zilnic chiar — să măsoar progresul pe care îl fac. În ziua în care voi înceta să progrez, voi considera că am ajuns pe linia de sosire, că ceasul retragerii a sosit...

Sînt întrebat mereu dacă aș dori să

devin campion mondial. Care pilot nu dorește acest lucru? Am fost de câteva ori foarte aproape de acest țel la care mă gîndesc și eu, și soția mea Catherine, și părinții noștri. Este, de fapt, motivul pentru care nu m-am retras încă, și pentru care nici familia nu a încercat să mă facă să mă opresc.

S-ar putea să nu-mi realizez acest vis pînă la ora retragerii. Dar nu-mi voi face prea mari griji. Dacă nu mă înșel, Jerome K. Jerome este acela care spune într-una din cărțile sale că un alpinist forțează muntele nu atît pentru a-l cucerii, ci pentru frumusețea acțiunii în sine. Mi-a rămas în minte această aserțiune, așa cum mi-au rămas și altele din cărțile ce le citesc. Îmi place lectura de cînd eram mic. Este un mod eficient de a mă instrui. Călătorind dintr-un colț de lume în altul, de la o cursă la alta, stau în avion cite trei-patru sute de ore pe an. Și ce aș putea să fac în acest timp decît să citesc?

Sînt invitat adeseori să vorbesc despre pericolul curselor, despre moarte. Eu nu ocolesc acest subiect și îmi expun părerile deschis, obiectiv, sincer, fără exagerări. Meseria de pilot pretinde o mare luciditate, orice iluzie fiind periculoasă. Trebuie să ști exact cum se abordează un viraj, ce viteză permite el, care sînt posibilitățile tale și ale mașinii. Pilotul este dator să vadă întotdeauna adevărul și numai adevărul.

Cursele sînt într-adevăr periculoase, dar aceasta este doar a doua față a medaliei. Credeți-mă, eu nu am înțeles nici un alergător care participă la curse pentru că acestea sînt periculoase. Nimeni dintre noi nu lubeste moartea. Acceptăm pericolul și atîta tot. Îl acceptăm pentru că face parte din regula jocului. Dacă într-o zi acest pericol ar dispărea cu desăvîrșire, atunci noi am deveni cei mai fericiți oameni de pe pămînt.»





OAMENI ȘI BOLIZI PE ECRANE

Pistele de automobilism nu reprezintă un simplu spațiu în care destine anonime se interferează, ci locul unde omul se leagă de istoria unei mașini, a unei curse, a unei victorii, de unde, uneori, legendele își trag obârșia. Aceste legende oferă motive narative scriitorilor și scenariștilor, dându-le posibilitatea să recreze ambianța unei clipe, dilatate de un mare succes sau de o dispariție grandioasă.

«Stelele» curselor vin să imortalizeze pe peliculă realul sau fantasticul ireal, scris cu pneurile pe panglicile cenușii de beton sau asfalt. «Pista focului» cu Mickey Rooney, «Bolidul roșu» cu Tony Curtis, «Destin pe asfalt» cu Kirk Douglas, «Indianapolis, pista infernală» cu Paul Newman — iată numai câteva dintre cele mai memorabile pelicule dedicate curselor automobilistice.

În Italia s-a turnat «Ultima întâlnire», cu Amedeo Nazzari în rolul inginerului Alfa. În film mai joacă Alida Valli și Jean-Pierre Aumont. Acesta din urmă interpretează rolul unui alergător francez care moare în timpul unei curse. Pelicula prezintă spectatorilor o serie de piloți faimoși ca Fangio, Farina, Bonetti și Sanesi.

«Indianapolis» este istoria unei ziariste, în interpretarea Barbarei Stanwyck, scandalizată de cinismul unui alergător (rol jucat de Clark Gable). Ziarista îl atacă violent pe pilot într-un

articol, periclitându-i cariera. Acțiunea ajunge în punctul ei culminant când se constată că articolul ziaristei citate prezintă identități cu un altul, ce a provocat sinuciderea pilotului. Reconcilierea Barbarei cu Clark Gable subliniază necesitatea comportamentului onest, a moralității. Eroii filmului retranscriu forța care prezidează acest comportament, acea forță care face pe alergător să alerge și pe ziarist să scrie.

*
*
*

Scriitorii, scenariștii, cineasții nu ocolesc automobilismul competițional. Ei asistă la cursele mari și, uneori, din aceste palpitanțe experiențe de viață, apar reportaje, povestiri, filme. În 1967, cunoscutul scriitor francez Bernard Clavel a primit invitația unei reviste săptămânale de a urmări întrecerea de 24 de ore de la Le Mans. Din acest impact cu lumea curselor s-a născut o carte, un reportaj-fluviu, intitulat «Victorie la Le Mans», publicat în editura Robert Laffont. Scris în manieră alertă, în capitole-secvențe, reportajul pare un autentic scenariu de film.

Claude Lelouch este prezent și el la unele din marile dispute ale așilor volanului, însoțit de aparate de filmare și de cameramanii săi. Cine a văzut, cu ani în urmă, acel răsunător succes «Un bărbat și o femeie» își aminteste că acțiunea se învîrtea în jurul unui pilot participant la ediția din 1966 a Raliului Monte-Carlo.

În film nu se spunea direct anul competiției, dar acest lucru nu era greu de ghicit, pentru că se făcea aluzie la descalificarea unor echipe, care concuseră pe mașini Morris Cooper. Or, se știe că întimplarea s-a petrecut în 1966, când trei echipe ale firmei B.M.C., care se clasaseră pe primele locuri în raliu, au fost private de laurii victoriei, sub pretext că nu aveau sisteme de iluminare regulamentare. În acest fel, primul loc în clasamentul general a revenit unei mașini franceze, un Citroën condus de campionul european Pauli Toivonen.

Lelouch s-a inspirat copios din realitățile raliului respectiv și a introdus în filmul său artistic scene «prinse» pe viu, chiar în momentul când competiția se desfășura.

Cel mai lung și mai grandios film de curse realizat până acum și proiectat la noi în țară este «Grand Prix», al regizorului american John Frankenheimer. Scenariul are la bază un roman de buzunar, scris de Manning Lee Stokes și publicat la New-York. Acțiunea este binecunoscută pentru că filmul a rulat aproape peste tot. Ceea ce se cunoaște mai puțin este modul de realizare.

În afară de eroii principali — unul dintre ei interpretat de Yves Montand — regizorul american a folosit din plin personaje reale din lumea curselor. El a filmat mii de metri de peliculă, în timpul desfășurării Marilor Premii de pe circuitele europene și americane, iar în film pot fi văzuți, în persoană, ași ai volanului ca: Graham Hill, Jochen Rindt, Pedro Rodriguez, Phil Hill etc. La un moment dat, pe circuitul de la Monaco, aparatul de filmat îi surprinde chiar și pe fostul mare campion dintre cele două războaie mondiale, Louis Chiron, precum și pe alergătorul și ziaristul Paul Frère.

Deși cronicarii de specialitate din țara noastră, ca și cei de peste hotare, n-au dat note bune filmului «Grand Prix», considerându-l neizbutit artistic, el rămâne totuși o frescă de amploare a lumii curselor. Frankenheimer are meritul de a fi depus o muncă grea, de lungă durată, pentru a pătrunde în cercurile încă nepătrunse ale așilor volanului, pentru a demitiza aceste cercuri și pentru a le arăta nu numai luminile dar și umbrele.

*
*
*

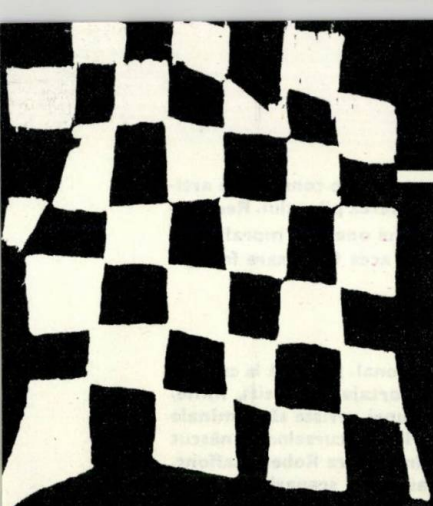
Un ambițios film de automobilism a realizat în ultimii ani și actorul american Steve Mc Queen. Cunoscut la noi din producția în culori «Locotenentul Bullitt», în care deține rolul principal, Mc Queen este, în ceasurile sale libere, un talentat alergător de motociclism și automobilism. El a concurat pe un Porsche 908 în cursa de 12 ore de la Sebring și s-a clasat al doilea după Mario Andretti, care a condus un Ferrari.

Actorul-pilot ar fi vrut să ia startul în 1970, în echipaj cu Jackie Stewart, în cursa de la Le Mans, dar s-au opus atât producătorul, cât și societatea sa de asigurări. Pasiunea pentru vestita întrecere de pe circuitul francez și-a canalizat-o în altă direcție: a realizat un film artistic de mare anvergură, a cărui acțiune se desfășoară la Le Mans.

Steve Mc Queen joacă în acest film rolul unui pilot al echipei Gulf-Porsche, care este angajat într-o aprigă dispută sportivă, în cursa de 24 de ore, împotriva unui alergător de la Ferrari. «Țesătura» dramatică, din care nu lipsesc nici conflictele sentimentale, contează mai puțin. Ceea ce reține însă atenția, în mod deosebit, este fondul pe care se desfășoară filmul, scenele autentice, prinse pe peliculă în timpul desfășurării întrecerii de la Le Mans.

Ca să-și realizeze filmul, Mc Queen a lucrat trei luni pe circuitul de la Sarthe, dirijând o echipă din care au făcut parte 56 de piloți, printre care Jacky Ickx, Jo Siffert, Derek Bell, Richard Atwood, Gerard Larrousse etc. El a avut la dispoziție 25 de automobile sport-prototip și G.T. și a «tras» peste 30 000 de metri de peliculă. Pentru filmarea accidentelor și a secvențelor mai dificile, când mașinile alergau cu 300 km pe oră, a folosit aparate speciale montate pe automobilele de curse; unele din aceste aparate erau dirijate prin telecomandă.

Toate filmele de până acum, inspirate din lumea curselor, au fost bine apreciate pentru latura lor documentară. Li s-au făcut însă reproșuri cu privire la calitatea artistică, la modul de conducere și de rezolvare a conflictului. Automobilismul competițional — acest domeniu de activitate, atât de pasionant și de dramatic prin însăși natura lui, își așteaptă încă scenariștii și regizorul inspirat. Cursele de automobile, în care atâtea destine umane se împletesc și se desfac, în care se petrec atâtea întâmplări neobișnuite, merită să figureze, într-o bună zi, la loc de cinste, în Panteonul artei cinematografice.



MAȘINI ȘI COMPETIȚII

Codul Sportiv Internațional, întocmit de Comisia Sportivă Internațională din cadrul F.I.A., prevede, în «Anexa J», trei categorii de mașini admise în competiții și anume:

Categoria A, autoturisme de serie omologate, împărțite în patru grupe: *grupa 1*, cuprinzând mașinile de turism de serie, produse în cel puțin 5000 bucăți anual, cu caroserie închisă, de 4—5 locuri, fără modificări; *grupa 2*, mașini de turism speciale, fabricate în cel puțin 1000 de exemplare anual, la care se admit unele modificări; *grupa 3*, mașini «grand tourisme» (G.T. de serie), cel puțin 1000 de bucăți anual; *grupa 4*, GT speciale, produse în serie minimă de 500 exemplare anual, la care se admit modificările precizate în Codul Sportiv.

Mașinile din categoria A se pot împărți în 13 clase, după cilindrarea motorului, mergînd de la 500 cmc pînă la nelimitat (peste 5000 cmc).

Rezultă deci că «Anexa J» împarte mașinile în categorii, grupe și clase de cilindrare.

Categoria B înglobează mașinile speciale care nu sînt omologate ca produse de serie. Această categorie are numai grupele 5 și 6, adică mașini de sport cu două locuri, produse în număr limitat, experimental, pentru cursele de viteză. Cilindrarea maximă este de 3000 cmc.

Categoria C, mașini speciale pentru curse, împărțite în trei grupe: *grupa 7*, mașini de curse de 2 locuri; *grupa 8*, mașini de curse cu un singur loc construite conform formulelor 1, 2 sau 3; *grupa 9*, mașini de curse de formulă zisă «liberă», adică fără nici o restricție.

Formulele grupei 8, care se schimbă la fiecare 3—6 ani, sînt, în prezent următoarele:

Formula 1 (va expira probabil în 1974) prevede motoare aspirate pînă la 3000 cmc sau cu compresor pînă la 1500 cmc, benzină comercială Premium, greutate minimă 500 kg la gol etc.

Formula 2 (în vigoare pînă în 1976), 2000 cmc fără compresor, greutate minimă 450 kg pentru cele cu 4 cilindri sau 475 kg pentru cele cu 6 cilindri, benzină Premium, blocul provenind de la o mașină de serie, peste 1000 de exemplare anual, cutie cu maximum 5 viteze.

Formula 3, maximum 1600 cmc, bloc și chiulasă de serie, peste 5000 exemplare anual, cu modificări permise; orificiul de admisie avînd maximum 21,5 mm diametru, ampatament minim 2 m, ecartamente peste 1,2 m, greutate minimă 440 kg la gol.

În afară de formulele 1, 2 și 3, mai există cîteva «formule naționale». Există de asemenea mașini folosind exclusiv organe mecanice Volkswagen sau de altă marcă, toate avînd un singur loc.

* *

Cursele la care pot participa mașinile din cele trei categorii (A, B și C) prezintă o mare diversitate, dintre care notăm următoarele:

Raliurile și maratoanele (gen Londra-Sidney), precum și *slalom-urile* și *concursurile de îndemînare* care sînt deschise numai pentru mașinile din categoria A. Grupele și clasele admise depind de regulamentul fiecărei curse.

Cursele de viteză pe circuit sau în coastă. La acestea pot alerga mașini din orice categorie, conform regulamentului respectiv.

Cursele de durabilitate (gen 24 ore de la Le Mans sau 6 ore de la Watkins Glen) sînt destinate numai mașinilor din categoriile A și B.

PLEDOARIE PENTRU

KARTING

Kartul este un automobil de dimensiuni reduse, ce se realizează cu eforturi aproape neînsemnate, dar care reprezintă foarte mult pentru copii și pentru tineretul ce trăiește în epoca tehnicii și a motoarelor. Cum a luat ființă această mașină minusculă? Din simpla joacă a unor aviatori, în căutarea unui mijloc de distracție pentru ceasurile lor libere. Cu timpul, această joacă a devenit un sport plăcut, instructiv.

La noi în țară a început să se vorbească despre karting prin 1960, când s-au și realizat câteva mici mașini. Există pe atunci intenția de a se organiza cu precădere întreceri sportive. Dar materialele speciale (roți, motoare, țevă etc.) lipseau și începutul a rămas doar un... început. Cu un kart de improvizație nu se putea organiza o activitate pretentioasă, de performanță.

După o pauză de câțiva ani, când am pornit din nou la drum, ne-am gândit să facem din karting nu o activitate sportivă, ci mai ales un mijloc de instruire și educare a copiilor, de inițiere a lor în tehnică, de «acoperire», cu o activitate plăcută, a timpului lor liber.

Ca să «demarăm», nu ne-au trebuit cine știe ce materiale costisitoare; ne-am mulțumit cu cele simple, ușor de procurat: motoare de motoarete «Carpați». În mai puțin de un an, au ieșit de pe «bandă» peste 80 de karturi. Era un adevărat succes.

Trebuie să arăt însă că n-am fi ajuns la un astfel de rezultat, dacă nu găseam înțelegere și sprijin la Consiliul Național al Organizației Pionierilor. În acest fel, încă din 1967, am dispus de atelierele Palatului Pionierilor din București, unde am realizat primele karturi.

Acum, această activitate a luat extindere. Micile automobile sînt prezente în toate județele țării — chiar și la sate — numărul karturilor ridicîndu-se la peste 1 200. Cu ajutorul lor se instruiesc mii de copii.

Pentru o mai eficientă dirijare a noii activități, în cadrul Federației Române de Modelism a luat ființă Comisia Centrală

de Karting. Aceasta a elaborat regulamente adecvate, le-a expedit pe teritoriu și a înființat comisii de specialitate în numeroase județe. Totodată, Comisia Centrală a impulsionat și a acordat asistență tehnică pentru construirea sau amenajarea unor piste pe care să se desfășoare în deplină siguranță antrenamentele și concursurile.

Întrebarea ce se pune acum este următoarea: cum trebuie să se procedeze pe viitor pentru a dezvolta această activitate, pentru a o face mai bogată în rezultate?

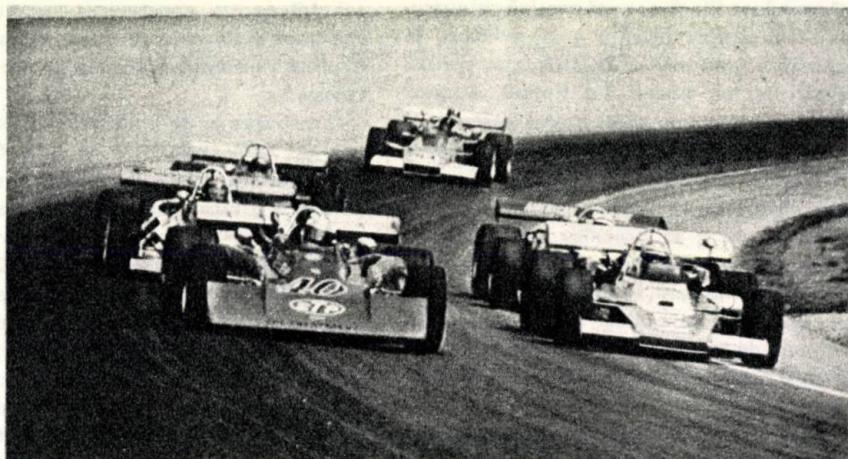
Ministerul Comerțului Interior — prin întreprinderea sa specializată (IDMS) — poate să aducă în magazine motoare de motoretă, roți, alte materiale din care tinerii să-și poată construi, cu mâinile lor, karturile necesare. Să nu uităm că, punînd la dispoziția tineretului asemenea materiale, vom fi cu vîrf și îndesat răsplătiți mai tîrziu.

Mă gîndesc, de asemenea, la sprijinul ce l-ar putea primi kartingul din partea Consiliilor Populare, prin construirea în orașe și la sate a unor alei, a unor platforme sau piste, pe care să se poată organiza lecții de instruire, antrenamente, concursuri. Ar fi deosebit de îmbucurător dacă, în planurile de sistematizare a orașelor și comunelor, arhitecții s-ar gîndi să prevadă spații și pentru activitatea de karting.

Industrializarea intensă a patriei noastre, nevoia permanentă de muncitori calificați, de tehnicieni, de specialiști, pledează cu convingere pentru dezvoltarea kartingului în rîndurile copiilor și tineretului. Trăim în plin secol de progres tehnic, de motorizare. Instruirea timpurie a tinerei generații în spiritul acestui progres tehnic reprezintă, în zilele noastre, o problemă de prim ordin, o îndatorire patriotică.

Ion BOBOCEL
secretar general al Federației
Române de Modelism

CÎND DOLARIII ALEARGĂ CU 300 km PE ORĂ



În fiecare an, în ziua de 30 mai, peste două sute de mii de spectatori invadează tribunele autodromului din Indianapolis pentru a urmări desfășurarea întrecerii automobilistice de 500 de mile. Această cursă epuizantă — de multe ori dramatică — se destășoară pe o pistă dreptunghiulară, pavată cu cărămizi de un roșu pal, care a fost dată în folosință încă din 1909. Este printre puținele piste din lume — dacă nu cumva unica — unde mașinile aleargă în sens invers acelor de ceasornic.

La startul întrecerii nu sînt admise decît 33 de automobile. Pentru a-și cîștiga un loc pe grila de plecare, concurenții trebuie să participe la niște probe de calificare și să acopere patru ture de pistă cu o medie de viteză impusă. Atît la probe, cît și în timpul cursei, se merge tare, cu accelerația la fund și nu sînt rare cazurile cînd un aspirant la locul pe podium își încheie drumul la cimitir sau, în cel mai bun caz, la spital.

Întrecere tipic americană, însoțită de un cortegiu de manifestări zgomotoase, cursa de la Indianapolis nu are aproape nici o contingentă cu regulamentele federației internaționale de specialitate sau cu ceea ce se înțelege în Europa prin sport automobilistic. Mașinile, concepute numai pentru această cursă, se aseamănă întrucîtva cu cele de formula 1.

Cursa de 500 mile a ajuns acum la a 56-a ediție. Decenii la rînd ea a fost apanajul piloților americani și a motorului Offenhauser, fixat în partea din față a automobilului. Dar, în 1965, la Indianapolis a venit Jim Clark și i-a învins pe alergătorii locali la ei acasă. Mașina cîștigătoare (un Lotus realizat de Colin Chapman) i-a impresionat atît de mult pe constructorii nord-americani, încît de la cea dată au început și ei să adopte soluția motor și tracțiune — spate.

Din cauza simplității «desenului», pista de la Indianapolis nu le place rafinaților în arta volanului. După un start cu mașinile încolonate, bolizii de sute de cai putere își încep caruselul nebunesc și piloții nici măcar nu trebuie să mai schimbe vitezele, pentru că pe virajele ușor supranălțate se poate merge în alură impresionantă. La probele de califi-

care din 1972, pilotul Bobby Unser, câștigător al mai multor ediții, a reușit să acopere un tur de pistă cu 316 km/oră, viteză medie neatinsă încă în nici un Mare Premiu de formula 1.

Pe autodromul din Statul Indiana, accidentele se țin lanț. În 1971 au avut loc patru ciocniri spectaculoase, de pe urma cărora au fost grav rănite 20 de persoane. Prima victimă a fost un ziarist argentinian, lovit cu putere de mașina starterului, în care se afla și cosmonautul John Gleen. La antrenamentele pentru ultima ediție, pilotul Jim Malloy a pierdut controlul bolidului său și a intrat cu 300 de kilometri pe oră în zidul de protecție. Rezultat: Malloy a murit pe loc. La mijlocul cursei din 1972, un alt alergător. Mike Mosley, a derapat într-un viraj și mașina a luat foc. Pilotul s-a ales cu arsuri grave.

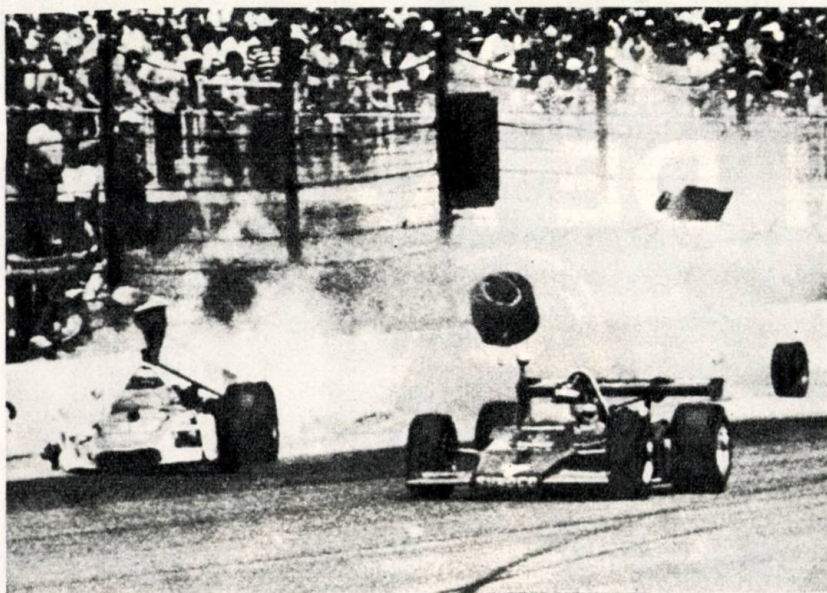
Sînt interesante opiniile unor mari alergători despre întrecerea de la Indianapolis. Jackie Stewart declară: «Cel mai important lucru la Indy este să gonești nebunește și să te păzești de ceilalți concurenți, care pot oricînd să intre în tine. Pentru un pilot european cursa nu este interesantă decît sub aspect financiar. Dar oare la aceasta trebuie să se reducă esența sportului automobilistic?»

Cheltuielile făcute de constructorii americani pentru cursa de 500 de mile sînt fabuloase. O mașină Eagle, pentru ediția din 1972, a costat aproape cît prețul unui avion de capacitate mijlocie. Aceste eforturi financiare au în cel mai înalt grad scopuri publicitare și sînt acoperite din fondurile de reclamă ale unor firme.

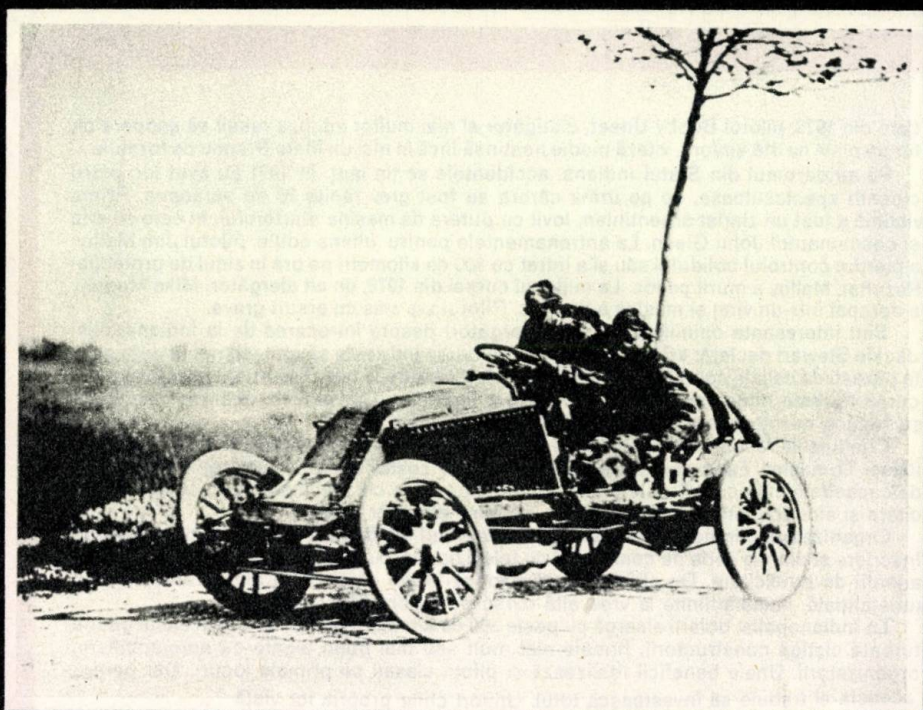
Organizatorii competiției realizează mari venituri din biletele de intrare, din taxele de înscriere și dintr-o serie de combinații cu televiziunea, cu cinematografia sau cu diferite agenții de publicitate. De altfel, așa se explică faptul că ei oferă alergătorilor premii substanțiale, nemaîntîlnite la vreo altă cursă de automobile.

La Indianapolis, dolarii aleargă cu peste 300 de kilometri pe oră. Și din această goană turbată cîștigă constructorii, firmele mai mult sau mai puțin legate de automobilism, organizatorii. Unele beneficii realizează și piloții clasati pe primele locuri. Dar pentru aceasta ei trebuie să investească totul. Uneori chiar propria lor viață.

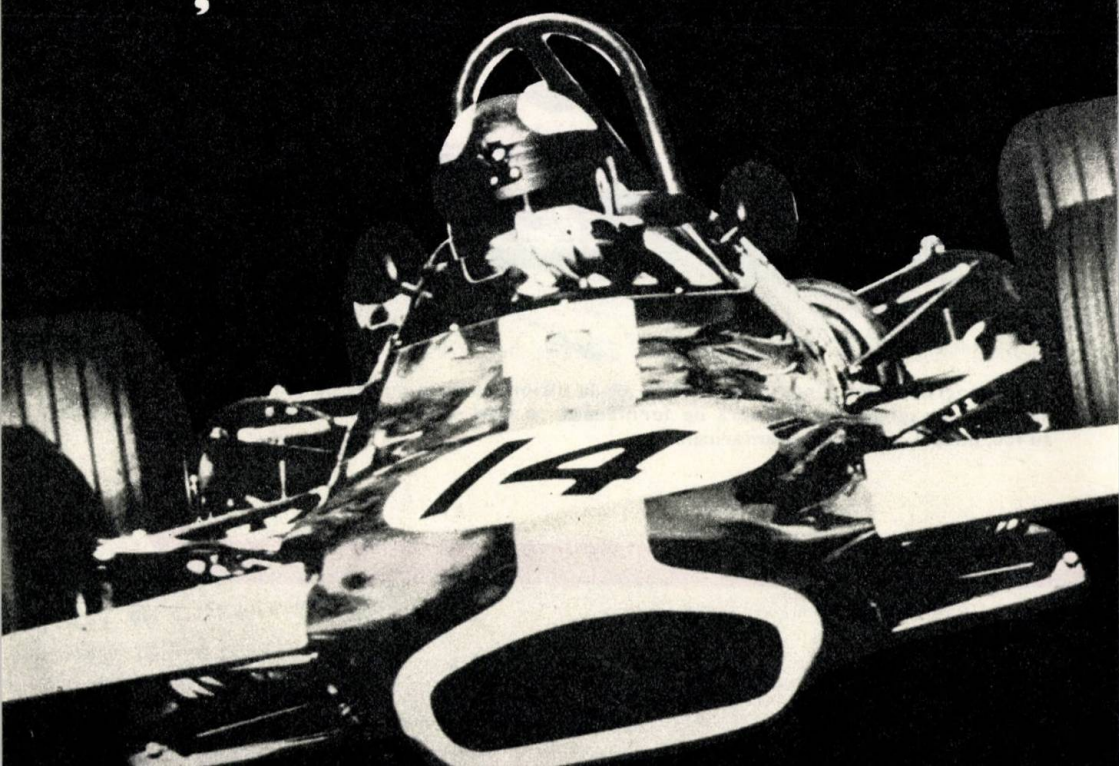
Dan VASILIU



În fotografia din stînga sus: aspect de la ultima ediție a cursei de la Indianapolis. Imaginea de deasupra ne furnizează o idee asupra ciocnirilor ce au loc, uneori, pe circuitul american.



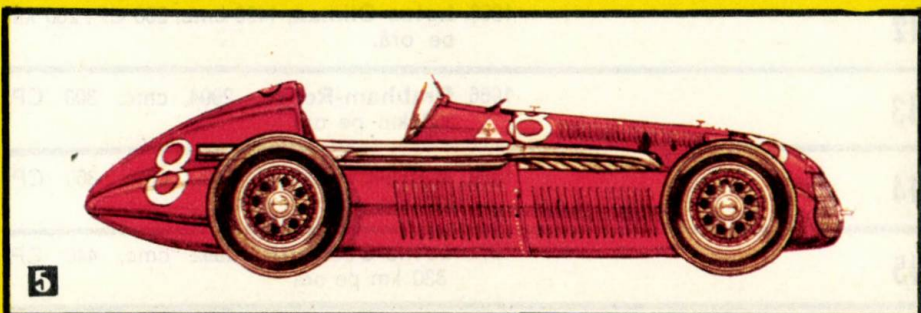
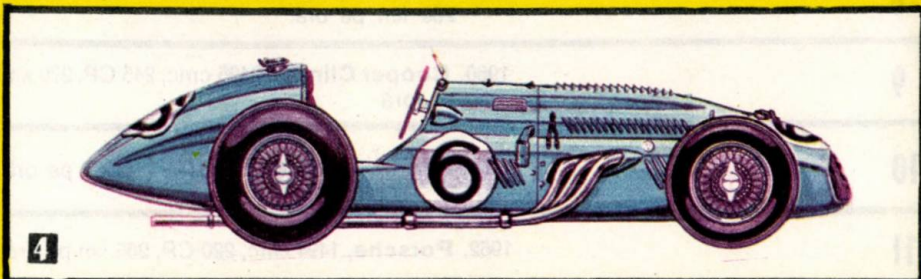
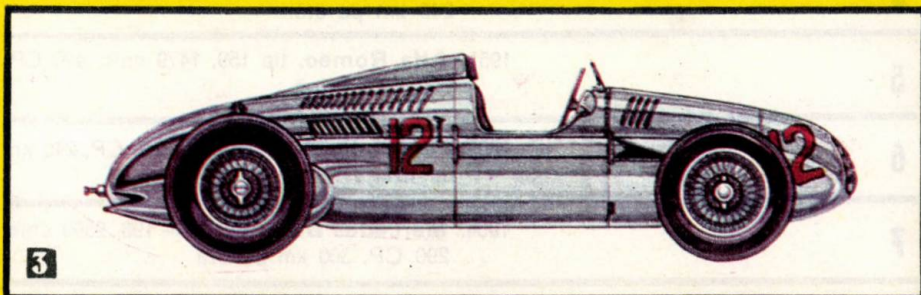
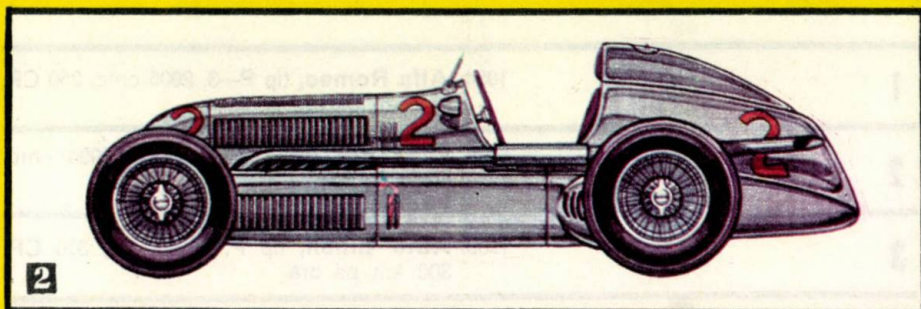
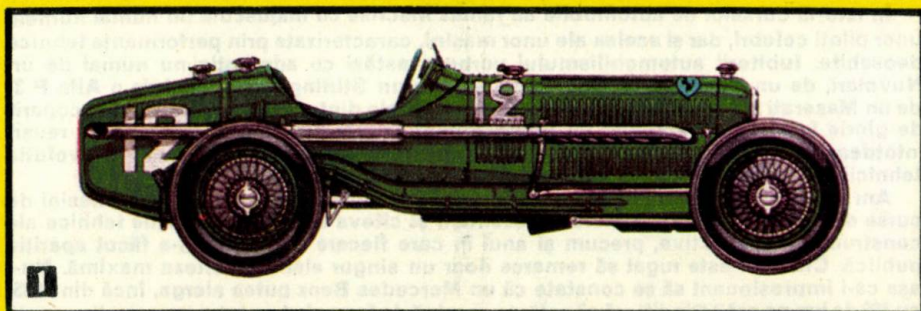
VEDETE DE IERI ȘI DE AZI

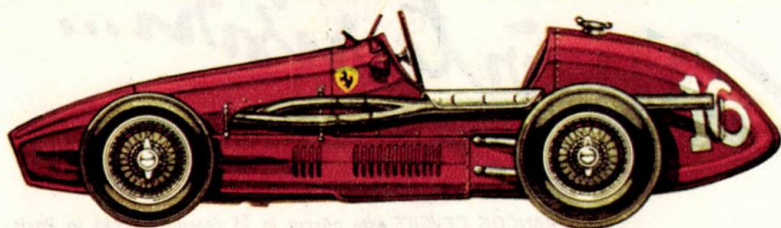


În istoria curselor de automobile au rămas înscrise cu majuscule nu numai numele unor piloți celebri, dar și acelea ale unor mașini, caracterizate prin performanțe tehnice deosebite. Iubitorii automobilismului vorbesc astăzi cu admirație nu numai de un Nuvolari, de un Varzi, de un Caracciola sau de un Stirling Moss, ci și de o Alfa P 3, de un Maserati 250 F, ori de un Cooper-Climax. Unele dintre aceste mașini s-au acoperit de glorie în curse, acumulând un impresionant număr de victorii; altele n-au reușit întotdeauna acest lucru. Toate însă au reprezentat momente importante în evoluția tehnicii de curse, în istoria automobilismului competițional.

Am selectat pentru amatorii de piese rare 15 fotografii colorate ale unor mașini de curse de ieri și de astăzi. Alăturat, prezentăm și câteva din caracteristicile tehnice ale construcțiilor respective, precum și anul în care fiecare dintre ele și-a făcut apariția publică. Cititorul este rugat să remarce doar un singur element: viteza maximă. Nu-i așa că-i impresionant să se constate că un Mercedes Benz putea alerga, încă din 1935, cu 300 de km pe oră? Gândiți-vă că astăzi o mașină de formula 1 nu întrece cu mult această performanță!

1	1934. Alfa Romeo , tip P—3, 2905 cmc, 250 CP, 240 km pe oră.
2	1935. Mercedes Benz , tip W—25, 3990 cmc, 600 CP, 300 km pe oră
3	1939. Auto Union , tip P, 2990 cmc, 370 CP, 300 km pe oră.
4	1947. Talbot , tip Lago, 4485 cmc, 250 CP, 240 km pe oră.
5	1951. Alfa Romeo , tip 159, 1479 cmc, 400 CP, 300 km pe oră.
6	1953. Ferrari , tip 500, 1985 cmc, 200 CP, 240 km pe oră.
7	1954. Mercedes Benz , tip W — 196, 2500 cmc, 290 CP, 300 km pe oră
8	1957. Maserati , tip 250 F, 2494 cmc, 270 CP, 280 km pe oră.
9	1960. Cooper Climax , 2495 cmc, 245 CP, 270 km pe oră
10	1961. Ferrari , 1476 cmc, 190 CP, 260 km pe oră.
11	1962. Porsche , 1494 cmc, 220 CP, 265 km pe oră.
12	1963. Lotus-Climax , 1496 cmc, 200 CP, 260 km pe oră.
13	1966. Brabham-Repco , 2994 cmc, 300 CP, 300 km pe oră.
14	1969. Matra-Cosworth , 2992 cmc, 360 CP, 320 km pe oră
15	1972. Lotus-Cosworth , 2992 cmc, 440 CP, 330 km pe oră

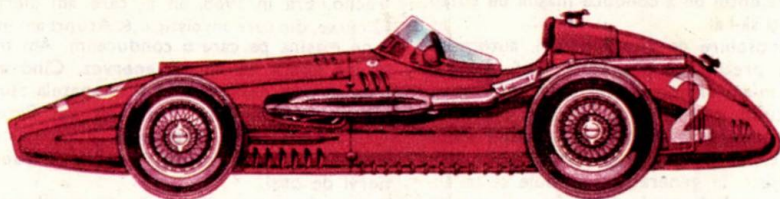




6



7



8



9



10

(Continuare in pag. 106)

Mărturisiri...



FRANÇOIS CEVERT este născut la 25 februarie 1944 la Paris. Înalt de 1,83 m, cântărind 84 kg, Cevert iubește, pe lângă automobilism, schiul și muzica. După ce a câștigat, în 1966, competiția «Volant Shell», a debutat în anul următor în F3 cu o mașină Alpine. Pe grila de start a campionatului mondial și-a făcut apariția în 1970, la volanul unei mașini March. A devenit campion al țării sale de două ori: în 1968 (F3) și 1971 (F1 și F2). Tot în 1971 a câștigat Marele Premiu al S.U.A. și a terminat campionatul mondial pe locul al treilea, cu o mașină Tyrrell. Este unul din cei mai talentați alergători din tîndra generație.

«Pentru a deveni un pilot de talia lui Jackie Stewart — mărturisește Cevert — trebuie să te naști cu un dar natural, așa cum Rubinstein s-a născut cu darul pentru pian. Poți să ai în ființa ta talentul de a conduce mașini de curse, sau nu poți să-l ai.

Spre deosebire de alte sporturi, automobilismul nu pretinde o pregătire fizică specială. Personal m-am antrenat pentru întărirea mușchilor gîtului, pentru că la început, din cauza forței centrifuge, în viraje, nu puteam să-mi tin bine capul pe umeri și terminam cursele foarte obosit. În general, nu trebuie să te antrenezi în mod deosebit. Este necesar însă să te găsești într-o perfectă stare de sănătate, să duci o viață normală, lipsită de excese.

Am iubit întotdeauna automobilele, mi-a plăcut să le conduc. Copil fiind, așteptam cu nerăbdare ca tatăl meu să se întoarcă acasă cu mașina; atunci mă urcam pe genunchii lui, prindeam zdravăn volanul, încercam să-l învîrt încoace și încolo, claxonam de zor. Mai tîrziu, pe la 12—13 ani, mă așezam singur la volan.

Mai întîi am avut o motocicletă, apoi primul meu automobil — un Panhard junior. După ce m-am întors din armată, am dorit cu tot dinadinsul să mă lansez în cursele automobilistice. Evident, părinții mei erau împotriva unei asemenea intenții. Trebuia să mă înscriu la școala de pilotaj sportiv, dar nu aveam bani. Am început să lucrez pentru a cîștiga suma necesară. În viață nu se poate reuși decît prin eforturi.

Am fost adeseori întrebat: ce rol are traiectoria în timpul unei curse? Traectoria este foarte importantă, ea este linia ideală pe care trebuie să te înscrii pentru a trece cu cea mai mare viteză posibilă într-un anumit viraj. Găsirea traiectoriei ideale înseamnă talent, sensibilitate și tocmai prin aceasta se deosebesc piloții între ei. Trebuie să simți exact viteza limită pînă la care se poate merge, fără a pierde aderența; este necesar să găsești viteza limită de intrare, de trecere și de ieșire din viraj. Trebuie să frînezi cît mai tîrziu, în așa fel încît să parcurgi o distanță cît mai lungă

cu cea mai mare viteză posibilă. De fapt, acesta este însuși principiul de bază al curselor.

Îmi amintesc bine prima mea victorie, în cursele de formula 3, la Montlhery, pe o mașină Tecno. Era în 1968, an în care am alergat în 12 curse, din care am cîștigat 6. Atunci am învățat bine mașina pe care o conduceam. Am învățat să mă «bat», să nu mă enervez. Cînd ești în fruntea unei curse și cînd ai în spatele tău alergători de talia unui Fittipaldi sau Peterson, cînd aceștia merg aproape lipiți de mașina ta, cînd n-ai timp să răsuflî, îți trebuie adevărați nervi de oțel.

Este foarte neplăcut să ai un adversar în spate; nu știi niciodată dacă nu cumva tu îl ții pe loc și nu-l lași să te depășească sau dacă nu cumva el nu trece în față pentru că se găsește la limita posibilităților.

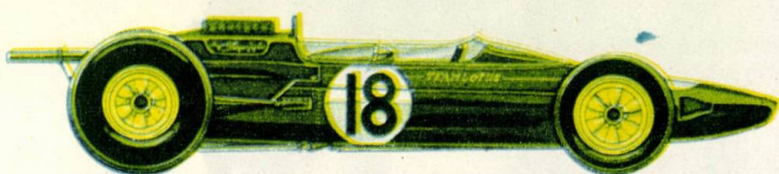
Depășirea este dificilă. Nu poți «dubla» un adversar în linie dreaptă, deoarece mașinile de astăzi au performanțe practic egale; diferențele de putere sînt neînsemnate. Nu se poate face depășirea în viraje din cauza traiectoriei de care am amintit; dacă îți alegi altă traiectorie decît partenerul de întrecere riști să pierzi din viteză. Rămîne să frînezi mai tîrziu decît adversarul tău; aceasta înseamnă însă că el a frînat mai devreme ca tine, ceea ce nu se prea întîmplă. Din această cauză, vezi adeseori un pilot mergînd în «coada» celui alt și spectatorii zic: «de ce nu-l depășește, ce mai așteaptă?». E simplu: nu-l depășește pentru că nu poate.

Cursele sînt și tragice uneori. Îmi vine în minte Marele Premiu al Olandei, din 1970. Atunci a murit Piers Courage. Tot timpul cursei, casca lui a stat în mijlocul pistei. Noi treceam pe lângă ea și știam că Piers a murit... În același an, eram la Monza cînd a plecat dintre noi și Jochen Rindt. Chiar eu am făcut atunci un spectaculos «tête-à-queue», la peste 300 de km pe oră. Sînt conștient că mi-am ales o meserie grea, plină de riscuri. Dar vă rog să mă credeți: iubesc viața și n-am nici un chef să mor!»





11



12



13



14



15

CINE A FOST CEL MAI MARE

S-au dus de multe ori discuții și se vor duce mereu asupra unui subiect interesant: cine a fost cel mai mare automobilist al tuturor timpurilor?

Un răspuns corect este foarte greu de dat, avînd de ales între mulți candidați printre care se numără Nuvolari, Varzi, Caracciola, Jim Clark, Fangio, Ascari, Stirling Moss, J. Stewart, J. Ickx.

Nici noi nu ne-am putea decide asupra unei ierarhii valabile, deoarece în această problemă există foarte multe puncte de vedere contradictorii.

De asemenea, nici termenii de comparație nu pot fi corespunzători, mai ales între piloții dinainte de război și cei din perioada 1950—1972.

Iată, însă, că în această chestiune un ziarist belgian a avut o idee reușită, care s-ar părea să constituie un criteriu mai sănătos decît discuțiile bazate pe impresii

subiective.

Criteriul propus constă în a calcula procentul victoriilor raportat la numărul total de participări la cursele importante (Grand Prix-uri).

Astfel, deși regretatul Jim Clark reușește să atingă cifra record de 25 GP cîștigate, totuși procentul de victorii nu se ridică decît la 34%, ceea ce îl clasează pe locul 3.

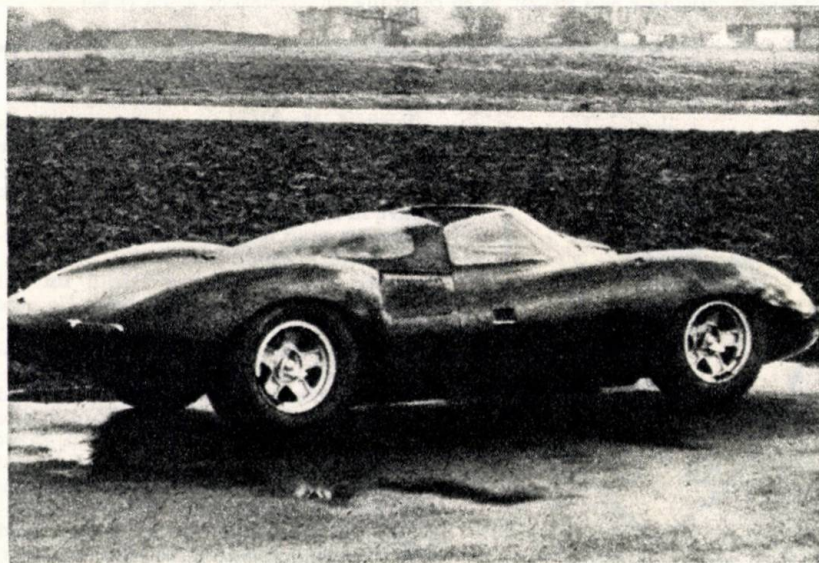
Primul clasat pe baza acestui criteriu este J.M. Fangio care a realizat procentul de 42% victorii în G.P., ceea ce înseamnă că a cîștigat aproape jumătate din marile curse la care s-a prezentat la start.

Pe locul 2 îl găsim pe excelentul Alberto Ascari, care a realizat 37% victorii. Pe locul 3, Jim Clark cu 34%; Jackie Stewart vine pe locul 4 cu procentul de 26%. După acesta, urmează în ordine: Stirling Moss 24%; E. Fittipaldi 20%, Jacky Ickx 17% etc.

JAGUARUL CARE N-A ALERGAT NICIODATĂ

După șapte ani de la realizarea în mare secret a primului Jaguar de competiții cu motor de 12 cilindri în V, departamentul tennic al uzinei respective a dezvăluit presei știrea «senzațională» că această mașină n-a alergat niciodată într-o competiție. Iată cîteva date tehnice ale automobilului: motorul central 87×70 mm, 4991 cmc, 502 CP la 7600 rot/min., cutie cu 5 viteze.

La încercările pe pista MIKA din Anglia, gen Le Mans, această mașină cu caroseria de două locuri (vezi fotografia) a realizat viteza medie pe tur de 261 km/oră, ceea ce spune mult. Nu s-au dat lămuriri asupra motivului pentru care nu s-a prezentat niciodată la start.



ISTORIOARE MOTORIZATE

PIPA ȘI BUGATTI-UL LUI CLOSS

Înginerul Vincențiu Closs, mare animator al sportului cu motor, președinte al Moto-Clubului din Brașov, avea prin anii 1930 o rablă de mașină, care era totuși un... Bugatti. Calul de curse, devenit gloabă, urla și necheza tot timpul, dar mai ales la schimbarea vitezelor. Întrebat de ce nu-și ia o mașină mai acătării, cunoscutul automobilist răspunde: «După ziua de lucru în uzină, simt nevoia să mă distrez cu ceva în genul șahului, să rezolv niște probleme care să mă izoleze de preocupările de serviciu. Or, fiecare schimbare de viteză la Bugatti este o problemă, pe care sînt foarte bucuros cînd o rezolv. Cu o mașină modernă, aș mai avea aceeași plăcere?».

Într-o bună zi, Closs apărură cu coada pipei sale înădădită cu un tub de cauciuc roșu din laborator. Surprinzîndu-ne intenția de a-i face cadou o pipă nouă, ne declară categoric că

instrumentul de fumat nu se ruptese, ci fusese special modificat de el. Suspensia dură a Bugatti-ului, zdruncinăturile provocate de pavajul Brașovului, ca și de pe vechiul drum spre Poiana, unde se plimba de preferință, îi dădeau dureri de dinți din cauza oscilațiilor pipei. De aceea, se hotărîse să monteze o «suspensie» suplimentară între coada și capul pipei.

Closs nu voia în ruptul capului să se despartă de această pipă, care îl însoțise prin anii 1911—12, cînd concurase cu o motocicletă NSU în vestitul Tourist Trophy din Insula Man. Cu aceeași pipă se prezentase la un concurs din străinătate, avînd caroseria mașinii montată invers, așa încît, spre nedumerirea, spaima sau hazul spectatorilor, părea că toată evoluția automobilului se face în marșarier.

...SA ÎNTÎMPLAT PE VALEA PRAHOVEI

Prin 1945, Petre Cristea făcea curse pe traseul București-Brașov și retur, cu un vechi Cadillac transformat în microbuz. O dată, plecînd de la Brașov, ajunge din urmă, aproape de Timiș, un cetățean beat, care trăgea din cînd în cînd dintr-un ulcior, ținut în mîna stîngă, spre mijlocul șoselei. Claxonat insistent, vesitul pieton nu voia nicidecum să se retragă spre margine, pentru a lăsa automobilul să treacă. În această situație, P. Cristea n-a mai ezitat: cum barele de șoc și aripile mașinii erau foarte solide, iar farurile montate mai central, a ținut și a trecut pe lîngă recalcitrant, lovindu-i ulciorul ținut la distanță de corp. A fost o scenă de neuitat — să fi văzut figura uimită a bețivului, rămas numai cu toarta în mîna, pe care continua să o ducă la gură, neputînd să creadă că restul clondirului, cu neprețuita băutură, dispăruse misterios!

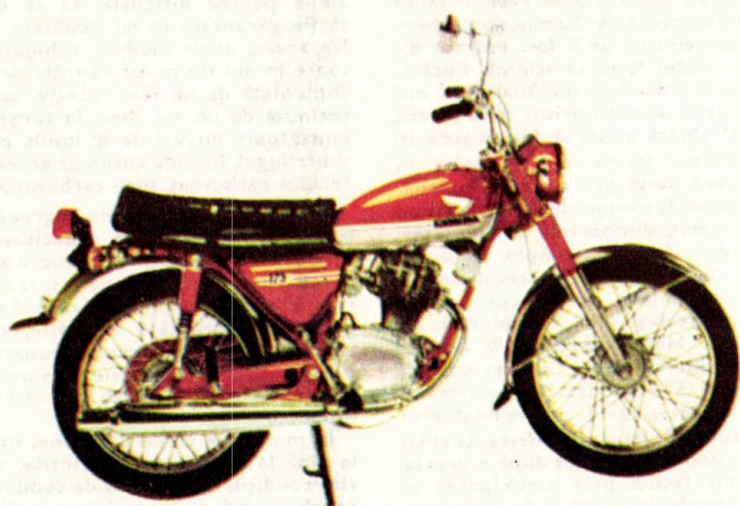
Deși această întîmplare ne-a amuzat, ea nu constituie un exemplu de imitat. (I. Ș.)

LEGENDA UNEI STEME

Ferrari. Mașini care au adus satisfacția cîștigării atîtor Mari Premii și de care sînt împletite numele multor piloți celebri. Uneori alegorică, alteori simbol, stema apare în imaginația constructorilor ca sublimarea unui adevăr tehnic sau prefigurarea unei legende.

Stema lui Ferrari reprezintă un cal negru sărînd pe un cîmp galben. Ea este asemănătoare cu emblema care împodobește avionul lui Francesco Baracca, unul din cei mai mari piloți de vînațoare italieni din primul război mondial. Reluînd imaginea, Ferrari n-a făcut o combinație sau un plagiat. Însăși mama eroului, căzut la Montello în 1918, i-a sugerat celebrului constructor să zugrăvească pe mașinile sale această stemă. Din 1923 el a adoptat-o: un cal negru sărînd, pe un fond galben-canon, culoarea orașului Modena.





**CAI PUTERE
PE DOUĂ
ROȚI**



Pe la începutul deceniului trecut, mulți s-au grăbit să anunțe dispariția motocicletei. Au fost lansate chiar zvonuri fanteziste, potrivit cărora în Suedia, spre exemplu, aceste vehicule ar fi fost retrase din circulație, statul dînd în schimb fiecărui posesor de motocicletă nici mai mult nici mai puțin decît un autoturism. În realitate, cunoscuta fabrică suedeză Husqvarna își continua producția, pe care o destina, în cea mai mare parte, pentru piața internă.

Construcția de motociclete pe plan mondial n-a încetat, dimpotrivă, în unele țări, s-a dezvoltat. Așa, de exemplu, producția japoneză de motociclete a trecut de trei milioane de unități anual, ajungînd ca mărimea pe același plan cu industria de autoturisme. Honda participă la această producție cam cu 60%, Yamaha cu 20% iar Suzuki cu 15%. Exportul lor se îndreaptă îndeosebi către țările în curs de dezvoltare, din sudul Asiei și din Africa, și chiar în Europa, unde s-au impus după o prealabilă reclamă făcută prin participarea cu succes la cursele de viteză și de motocros.

În prezent se poate vorbi de un interes renăscut pentru motociclete. Cauzele sînt de natură diferită. Este vorba mai întîi de congestionarea circulației în marile centre urbane, care determină pe mulți să recurgă la vehiculele cu două roți, pentru a se strecura mai rapid în traficul stradal. Din acest punct de vedere, o soluție originală o prezintă Olanda, unde motocicletele

ușoare, asistate de pedale, cu motor pînă la 50 cmc, sînt admise să meargă pe aleile pentru bicicliști. Li se cere însă să fie garantate că nu depășesc 40 km/h. De aceea, unele modele, echipate cu motoare în doi timpi, cu admisia prin carter controlată de un disc rotativ, au o clapă reținută de un arc care, la turația corespunzătoare vitezei de 40 km/h, prin efect centrifugal, închide automat accesul amestecului carburant spre carburator.

În Suedia motocicletele în greutate pînă la 75 kg, indiferent de capacitate, pot fi conduse fără permis. Acest lucru a făcut ca firma Husqvarna să capete o mare experiență în construcțiile ușoare și să producă, în limitele greutății amintite, chiar un 175 cmc. Din construcția respectivă au derivat ulterior modelele de motocros, care au cîștigat de multe ori campionatul mondial.

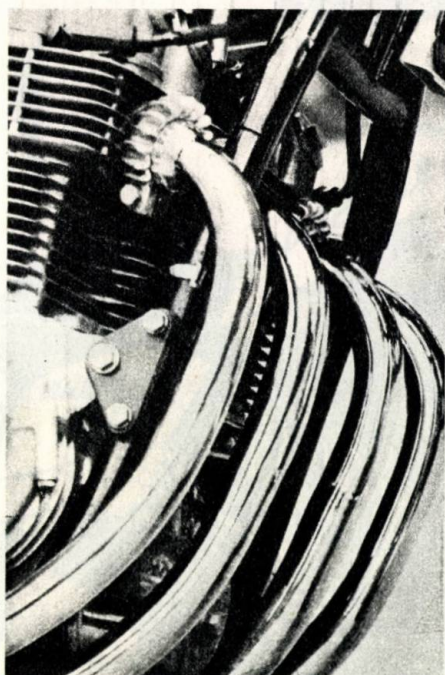
În mai toate țările din lume, motoretele pînă la 50 cmc pot fi folosite, sub diferite condiții, fără permis de conducere, ele reprezentînd o motorizare a bicicletei. Măsura îi favorizează pe tinerii de 14 sau 15 ani, care nu au încă acces la permisul de conducere, dar pot totuși utiliza astfel un vehicul cu motor. Aceasta explică răspîndirea mare a motoretelor, a căror producție și perfecționare au format principala — și uneori unica — grijă a firmelor constructoare de motociclete. În Franța, spre exemplu, se produceau prin 1960, cam un milion de vehicule cu două roți, din care 99,7% aveau motoare sub 50 cmc. Cererea pentru motociclete mai mari, reprezenta doar cîteva zeci de mii de unități anual și era acoperită prin import, seriile respective fiind considerate, pe drept cuvînt, nerentabile.

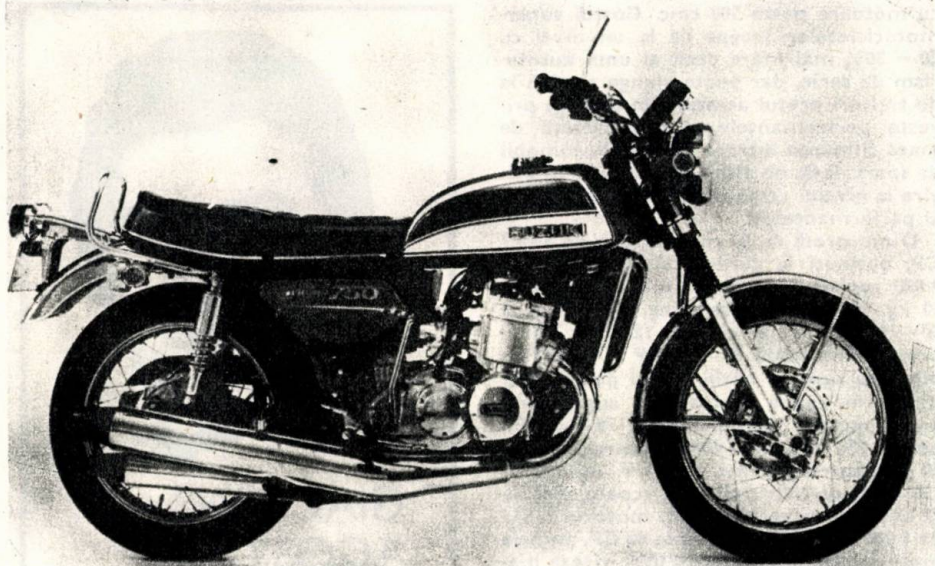
Abilitatea motocicletelor de a se strecura în traficul stradal a condus, începînd prin 1965, la o reluare a cererii de modele cu motoare de peste 50 cmc. Constructorii europeni, grăbiți să-și lichideze producția de motociclete mai mari, s-au văzut amenințați de cei japonezi, care au lansat pe piață modele la care s-au folosit soluții constructive aplicate la mașinile de curse. Ei știau foarte bine că motocicleta de curse de astăzi, dezbrăcată de unele artificii impuse de regulamentele sportive, nu poate fi altceva decît motocicleta de turism de miine.

Motoarele cu arbore cu came în cap, modelele în doi timpi cu distribuția controlată de valvă-disc rotativă și cu ungere automată și separată, cutiile cu cinci și șase viteze, frînele mari, duble, precum și alte soluții avansate, au devenit de uz curent la motocicletele japoneze actuale. Cu o desăvîrșită migală, s-a reușit ca toate aceste mecanisme, foarte complicate, să fie strînse în blocuri perfect etanșe, în așa fel încît motocicleta să poată fi condusă cu mînuși albe.

Constructorii europeni s-au concentrat, în ultimii ani, asupra unui alt domeniu din ce în ce mai solicitat: motocicletele de foarte mare capacitate, cu puteri echiva-

Honda 750 cmc





Suzuki 750 cmc; 3 cilindri, răcire cu apă, 67 CP
la 6 500 rot/min, 214 kg, 185 km/h

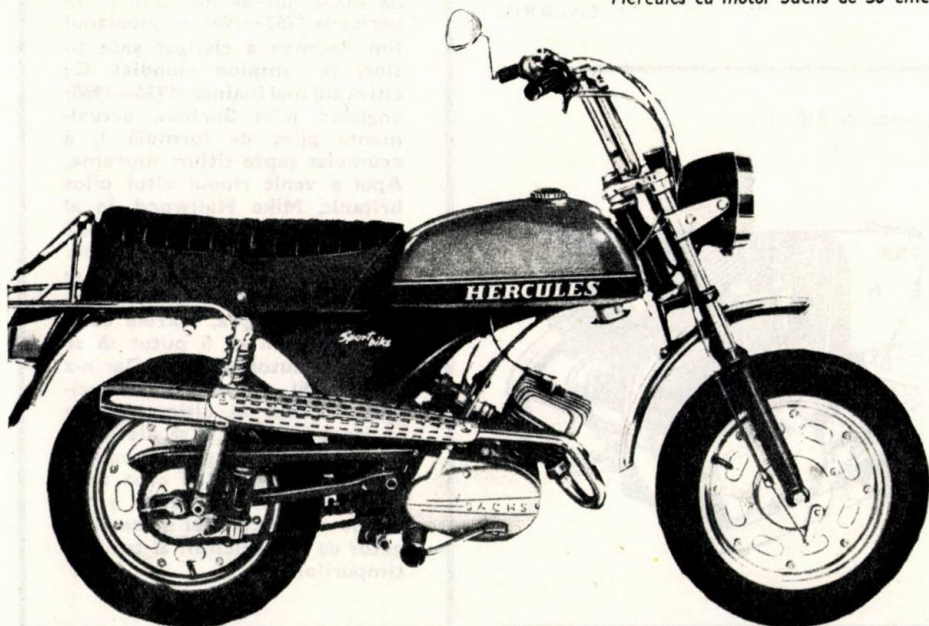
lindu-le pe acelea ale unui autoturism mediu, capabile să depășească viteza de 160 și chiar 220 km/h.

Moda monștrilor mecanici cu doi sau patru cilindri a contaminat pe mulți constructori europeni. Guzzi a lansat un model de doi cilindri în V, așezați transversal, cu cardan, iar B.M.W. a continuat calm producția modelelor sale de 500 și 750 cmc,

atingând un nivel de fabricație nemaîntîlnit altă dată. Japonezii au venit și ei cu modele de trei și patru cilindri, inspirate din exemplarele de curse.

Moda bolizilor cu două roți este în plin progres. În R.F. a Germaniei, spre exemplu, motoarele cu cilindrul pînă la 50 cmc au deținut cel mai mare procent la vînzări (peste 50%), după ele urmînd motocicletele

Hercules cu motor Sachs de 50 cmc



cu motoare peste 500 cmc. Costul supermotocicletelor începe de la un nivel cu 20 — 30% mai mare decât al unui autoturism de serie, dar poate ajunge și până la de trei ori prețul acestuia. În ceea ce privește performanțele, o motocicletă de mare cilindree întrece ușor un automobil de sport. Iată, de altfel, câteva date cu privire la nivelul atins, din punctul de vedere al performanțelor.

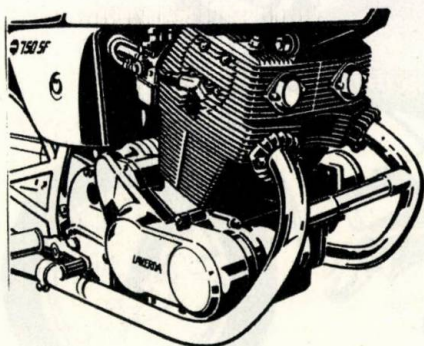
O motoretă de 50 cmc dispune de 5 — 7 CP, obținuți la turații ce merg până la 9 000 rot/min, greutatea fiind între 60 și 80 kg. Cu 100 cmc se ating 8 — 14 CP și 90 — 110 km/h, iar clasicul 125 cmc poate avea la dispoziție 10 — 18 CP (11 000 rot/min), cu care se obțin viteze până la 130 km/h. În cazul motoarelor superioare, performanțele obișnuite sînt: 30 — 32 CP pentru 250 cmc, 35 — 40 CP pentru 350 cmc, 60 CP pentru 500 cmc. Un M.V. Agusta de 750 cmc, cu patru cilindri, scoate până la 72 CP, în timp ce Münch, cu motorul NSU de 1 200 cmc, ajunge chiar la 88 CP, ambele motociclete putînd depăși ușor viteza maximă de 200 km/h.

În cazul motocicletelor de curse, performanțele au ajuns la valori impresionante: 300 CP/litru la un motor de 50 cmc. și aproape 200 CP/litru la unul de 500 cmc!

Producția mondială de motociclete a atins în 1971 în jur de 4,5 milioane unități, aproape 80% din această cifră revenind firmelor japoneze, cu Honda în frunte. Deci, departe de a fi «pe cale de dispariție», cum pretindeau unii cu un deceniu în urmă, motocicleta se găsește în prezent în plină expansiune. Ea completează, iar uneori suplinește cu succes serviciile aduse omului de automobil, în acest secol al vitezei, al grabei, al timpului care zboară și, mai ales, al traficului rutier sufocant.

I. SALARIU

Laverda de 750 cmc



GIACOMO AGOSTINI

Dacă automobilismul l-a avut pe argentinianul Fangio, motociclismul și-a găsit un strălucit reprezentant în italianul Giacomo Agostini. Acest tânăr de 30 de ani — pe care natura l-a înzestrat nu numai cu un deosebit talent de alergător, dar și cu o frumusețe de zeu antic — a reușit să cîștige, din 1966 și pînă astăzi, 12 titluri de campion al lumii, la clasele 350 și 500 cmc, pe motociclete M.V. Agusta.

Performanța lui Agostini este unică în istoria motociclismului, pentru că nimeni pînă acum n-a reușit să acumuleze un atît de mare număr de victorii. În perioada 1962—1965, rhodezianul Jim Redman a cîștigat șase titluri de campion mondial. Cu cîțiva ani mai înainte (1956—1960) englezul John Surtees, actualmente pilot de formula 1, a acumulat șapte titluri supreme. Apoi a venit rîndul altui pilot britanic, Mike Hailwood, în al cărui palmares sînt înscrise nouă victorii în campionatele lumii.

Născut la Brescia, de unde se dau starturile în celebra competiție Mille Miglia, marele campion Agostini ar fi putut să se apuce de automobilism. Dar n-a făcut-o. El a preferat motocicleta. Invitat în ultima vreme să joace în filme și să alerge la automobilism, «Ago» a rezistat pe poziție, rămînînd ceea ce a reușit să devină în numai șapte ani de curse: cel mai mare alergător de motociclism al tuturor timpurilor.

MOBRA 50



Începînd din primăvara lui 1970, constructorii de la întreprinderea «6 Martie» Zărnești realizează în producție de serie motoreta «Mobra 50». Acest model se prezintă, față de predecesoarele sale — «Carpați» și «Carpați Super» — cu o serie de caracteristici tehnice și de exploatare mult îmbunătățite. Noul vehicul are o linie modernă, este mai ușor de condus și mai sigur în exploatare.

«Mobra 50» este echipată cu un motor de 50 cmc în doi timpi, monocilindric, înclinat la 30 de grade spre față, răcit forțat cu aer, care dă 4 CP la 7000 rot/min. Puterea motorului se transmite la roată printr-o cutie de viteze cu patru trepte. Instalația electrică este de 6 V/4, 5 Ah. Frînele sînt cu saboti interiori și tambur.

Constructiv, motoreta se compune dintr-un cadru robust din țevi de oțel sudate, de care se leagă toate celelalte elemente. Furca din față este de tip oscilant cu brațe lungi, realizată din țevi conicizate și ovalizate. Furca din spate este realizată din tablă ambutisată, asamblată prin sudură. Ambele suspensii cuprind arcuri elicoidale, tampoane de cauciuc pentru amortizarea șocurilor și amortizoare hidraulice.

«Mobra 50» cîntărește în jur de 80 kg, putînd suporta o sarcină maximă (două persoane) de pînă la 150 kg. Rezervorul de 12 litri îi asigură o autonomie de 500 km. Consum mediu: 2,5 l benzina la 100 km. Viteză maximă: 70 km pe oră.

Motoreta românească «Mobra» participă la competițiile sportive interne: campionatul republican de viteză pe circuit, campionatul de regularitate și rezistență, campionatul național de motocros. Sportivii noștri de la diferite cluburi și asociații au adus o serie de modificări acestui vehicul, sporindu-i simțitor performanțele. În mod practic, o motoretă «Mobra 50», preparată pentru campionatul de viteză, poate atinge pînă la 115 km pe oră.

Cu mult interes este așteptată noua variantă a motoretei «Mobra», aflată încă în probe la întreprinderea din Zărnești. Cîteva exemplare ale acestui nou model au debutat în campionatul de regularitate și rezistență al anului 1972 și rezultatele sînt promițătoare.

RALIURI

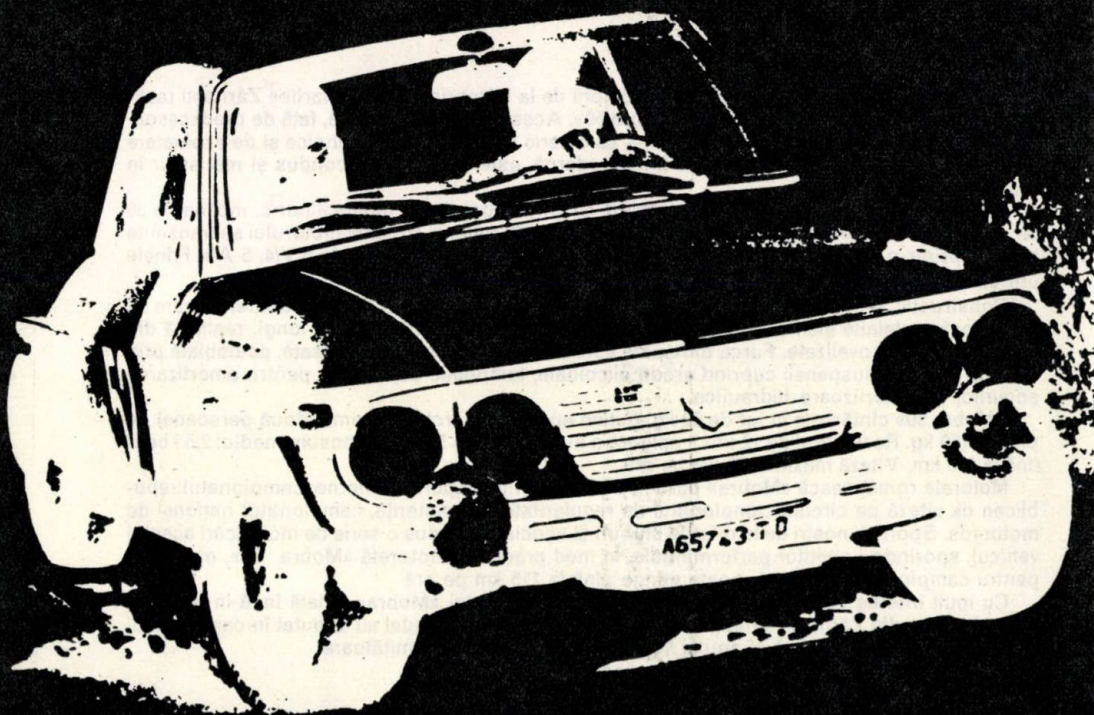
Putem spune, fără să greșim, că raliurile sînt cele mai vechi competiții automobilistice. Prima întrecere de «trăsuri fără cai», organizată în 1894 pe distanța Paris-Rouen, a fost, după cum se știe, un concurs rutier.

În primii ani ai secolului nostru, marile raiduri deveniseră un fapt obișnuit (Paris-Viena, Paris-Madrid), pentru ca, în 1907 și 1908, cîțiva temerari să se aventureze cu automobilele lor pe distanțe ce par și astăzi fantastice: Pekin-Paris și New York-Paris.

De-a lungul timpului, «capul de afiș» în sportul automobilistic au început să-l dețină cursele de viteză pe circuit. Dar nici raliurile nu s-au lăsat mai prejos. Ele au continuat să viețuiască și să se dezvolte, atît din considerente pur sportive, cît și din nevoia constructorilor de a proba mașinile de serie în condiții de exploatare dintre cele mai dure.

Pentru raliuri există în prezent un campionat al Europei, în care își dispută înțietatea cele mai bune mașini de serie mare sau restrînsă și cei mai experimentați piloți ai genului. Raliul Monte-Carlo sau Raliul Dunării (găzduit cîțiva ani la rînd de țara noastră) fac parte din campionatul european.

Paralel cu competițiile rutiere desfășurate pe distanțe ce nu depășesc 3—4000 km, unele foruri automobilistice, unele ziare sau firme comerciale organizează din cînd în cînd raliuri-maraton, cum au fost Londra-Sidney, Liège-Sofia-Liège, sau Londra-Mexico. În paginile ce urmează, publicăm cîteva fotografii în legătură cu mașinile participante la astfel de maratoane, precum și la raliurile obișnuite.





Automobilul Dacia 1300 și-a făcut debutul în competițiile rutiere, la scurtă vreme după ieșirea sa de pe bandă. În fotografie: o mașină românească, pregătită de Marin Dumitrescu, evoluind în Raliul Zăpezii organizat de brașoveni.

Alpine-Renault, automobil francez de succes în raliurile europene din ultimii ani. În 1971, mașinile albastre, fabricate de Jean Rédélé, au ocupat primele trei locuri în clasamentul general al Raliului Monte-Carlo.





După un neașteptat succes la Monaco, grație pilotului Sandro Munari, firma italiană Lancia a reușit să cîștige în 1972 și Raliul Marocului. «Bătrîna» mașină 1600 H.F. (în imagine) a fost condusă pe traseul african de finlandezul Simo Lampinen.



În ultimii ani, în raliurile europene participă oficial sau semioficial și Fiat. Iată-l în fotografia noastră pe italianul Smanía «glisînd» cu un 124 spider, special preparat, în Raliul Acropole.



Datsun 240 Z. Mașina japoneză a apărut de curînd în întrecerile rutiere de pe continentul nostru sau din Africa. Rezultatele sînt promițătoare. Datsun este considerat unul din cele mai rezistente automobile de raliu.



Ford Escort 1600 R.S. în Raliul Safari. La volan: Hanu Mikkola. Acest automobil, fabricat în Anglia, se numără printre protagoniștii marilor întreceri de șosea.



Cunoscutul pilot suedez Waldegaard a reușit performanța de a câștiga de trei ori consecutiv Raliul Monte-Carlo (în 1968, 1969 și 1970), pe un Porsche 911S.

Spectaculos derapaj, într-o curbă, al mașinii Ford Escort, pe care echipajul Mikkola-Palm a condus-o la victorie în maratonul Londra-Mexico City.





Această fotografie reprezintă cel mai convingător document cu privire la solicitările la care sînt supuse automobilele de raliuri. În imagine: un B.M.W. 2002 T.I. traversînd jungla africană.

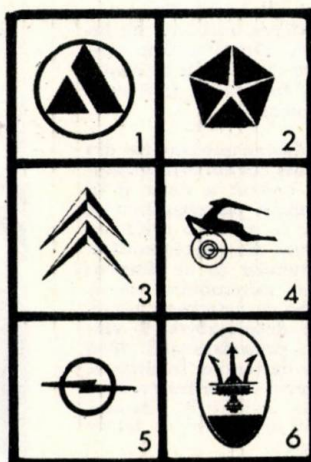
MAȘINI PREFERATE

Latinistul
Meteorologul
Actorul
Istoricul
Zoologul
Atletul
Marochinerul
Geograful
Marinarul
Cofetarul
Aviatorul
Sulițașul
Îndrăgostita
Fumătorul
Cîntărețul
Călărețul
Vinzătorul de suc
Alpinistul

Fiat lux
Lincoln Zephir
Ford... Cortina
Dacia
Jaguar
Opel... Rekord
Chevro-let
Volga
Opel... Admiral
Rolls-urile
Ikarus
Lancia
Alfa... Romeo
Carpați
Triumph
Ford... Mustang
Citro-ën
Bucegi

V.D. POPA

Vă prezentăm șase embleme
de automobile.
Le recunoașteți?



1. Autobianchi; 2. Simca; 3. Citroën; 4. Volga; 5. Opel; 6. Maserati.

CALEIDOSCOP

● În cadrul campaniei de securitate rutieră organizată în insulele Fidji, titlul, mult invidiat, de șofer al anului 1972 a fost atribuit unui conducător de... dric!

● Sosit pentru câteva zile în Franța, celebrul regizor Alfred Hitchcock a spus prietenilor săi parizieni:

— Vă plîngeți că circulația e greoaie în frumoasa noastră capitală? Dar asta nu-i nimic față de situația de la noi. De pildă, la Los Angeles, cînd stopul arată roșu pentru mașini, pentru pietoni nu e indicat cuvîntul «TRECETI», ca la voi, ci «NOROC!»

● Un nou model de automobil japonez a fost lansat pe piața europeană. Pentru Anglia, sloganul publicitar suna astfel: «Tratați această mașină cu tot atîta atenție ca și terenul dv. de golf. Clienței franceze i se spunea: «E nouă și frumoasă. Tratați-o tot atît de delicat ca pe mica dv. prietenă».

● Plictisit să-l mai aștepte pe șoferul de taxi care se duse să bea un suc de fructe, Elmer Davis din Madison (S.U.A.) a trecut la volan și a plecat cu mașina în direcția unei întîlniri care nu suferea amîinare. La judecată, Davis a fost condamnat la trei zile închisoare. A fost scutit însă de a plăti cursa!

● Mașina unui inginer din Neapole, furată într-o noapte, a apărut a doua zi în fața casei găubașului. La volan se găsea o scrisoare de scuze din partea hoților. Ei spuneau că au «împrumutat» automobilul să se plimbe cu prietenii lor și, drept despăgubire, îi alăturau proprietarului două bilete de teatru. În timp ce inginerul era la teatru, l-au vizitat donatorii biletelor și l-au golit casa de tot ce era în ea.

● Două informații ne lasă să credem că «profesiunea de automobilist este azi una din cele mai primejdioase. În prima informație se spune că, dacă un șofer stră-

nută la viteză de 140 km pe oră, el parcurge 300 de metri fără să vadă nimic, ceea ce poate duce la un accident extrem de periculos. Deci, conducătorii auto, strănuți numai la viteze mici și, dacă se poate, numai cînd sinteți în staționare!

Cealaltă informație remarcă faptul că în marile orașe zboară în aer particule de amiant (un minereu care rezistă la foc) ce se introduc ușor în plămîni. Or, particulele de amiant provin mai ales de la frîne, cînd acestea încep să se uzeze. Deci, atenție la frîne! Frînați cît mai puțin!

● În Statele Unite ale Americii a fost pus la punct un detector de viteză ultra-perfecționat. El e capabil să fotografieze într-o oră 900 de vehicule. Procesul-verbal de contravenție, însoțit de fotografia acuzatoare, e trimis delinquentului la domiciliu.

Juriștii au obiectat vehement împotriva acestui procedeu argumentînd, printre altele, că persoana aflată alături de șofer s-ar putea să nu fie soția acestuia. Și atunci, spun ei, nu înseamnă că respectiva inovație tehnică va spori numărul divorțurilor?

● Unul din inspectorii serviciului de circulație din

S.U.A., însărcinat să examineze candidații la obținerea permisului de conducere, a remarcat că bărbații și femeile nu au aceleași reacții vizuale. Femeia vede imediat într-o vitrină pălăria care-i va sta bine, iar bărbatul e capabil să «reperze» un picior frumos, de la o sută de metri distanță!

● Departamentul de administrație locală din Chicago a emis mai demult o dispoziție interzicînd orice fel de folosire a claxonului de către automobilisti pe cuprinsul orașului, excepțînd împrejurări critice. La Departament s-a primit un apel telefonic, o persoană întrebînd dacă, cu ocazia unui cortegiu prilejuit de o nuntă, este permisă folosirea claxonului. Răspunsul a fost: «Numai dacă nunta constituie o împrejurare critică».

● Ghinionul se ține scai de unii! În timp ce se îndrepta cu mașina către Tribunalul din Pittsburgh, unde urma să fie judecat a 6-a oară pentru delictul de conducere fără permis, Charles Jones, în vîrstă de 32 ani, a fost oprit de către un agent de circulație, care a constatat că și de data aceasta, pentru a 7-a oară, conducea fără permis.



Fiat-Abarth monoposto, o nouă mașină de curse pentru tineret, prezentată la Salonul de la Torino-1972. Motor cu 4 cilindri în linie, derivat din Fiat 124-S; puterea 110 CP (DIN). Viteza maximă: peste 200 km/h.

UN NOU TRASEU TURISTIC MODERNIZAT ÎNTRU ARDEAL ȘI MOLDOVA

Încă din cursul verii a fost terminată modernizarea legăturii rutiere între Moldova de Nord și Nordul Ardealului, care era inaccesibilă, până acum, tuturor tipurilor de autovehicule și în special autoturismelor. Prin modernizarea sectorului de drum respectiv (D.N.17, Bistrița-Vatra Dornei) se dă circuitului economiei naționale o cale directă de acces între cele două mari regiuni ale țării și, totodată, se pune în valoare o foarte frumoasă zonă turistică.

Traversând Carpații Răsăriteni prin Pasul Tihuța, șoseaua trece printr-o serie de localități care oferă turiștilor bune posibilități de cazare. Zona nu este bogată în monumente istorice, dar are în schimb o mare frumusețe naturală, oferind priveliști de neuitat celor ce o vizitează.

Pornind din orașul Bistrița către Vatra Dornei, panglica de beton a drumului îl poartă pe turist de-a lungul Bistriței Ardelene, către culmile Carpaților Răsăriteni, trecând prin pitorești localități montane Prundu Bîrgăului, Josenii Bîrgăului, Bistrița Bîrgăului, Tiha Bîrgăului — toate numite așa după numele munților la poalele cărora sînt așezate. Pînă aproape de Tiha Bîrgăului, paralel cu drumul, se desfășoară și calea ferată care unește toate aceste localități, dînd un plus de interes văii și locurilor.

Spre dreapta, se zăresc culmile munților Călimani, cu vîrfurile Pietrosul (2.102 m) ce străjuiește cu înălțimea sa toată regiunea, în timp ce în stînga, spre nord, dincolo de munții Bîrgăului, se zăresc în depărtare munții Rodnei. Aici se află celălalt vîrf, Pietrosul (2.305 m), care, împreună cu înălț. (2.280 m), domină Maramureșul și «Țara de Sus a Moldovei». Înainte de Prundu Bîrgăului, un drum local pornește din drumul național, urmînd pe dreapta valea Bistriței Ardelene, către localitatea Bistrița Bîrgăului. Mai departe el duce spre frumoasa stațiune climaterică Colibița (820 m altitudine), tot mai bine pusă în valoare în ultimul timp, datorită așezării sale cu un climat favorabil liniștii și odihnei.

De la Tiha Bîrgăului, calea ferată abandonează lupta cu muntele, drumul național

continuîndu-și ascensiunea de unul singur spre Bîrgău. După Pasul Tihuța, el străbate o zonă depresionară și trece printr-o altă frumoasă localitate montană, Mureșenii Bîrgăului, strecurîndu-se apoi pe sub coasta munților Bîrgăului, pînă la Trecătoarea Tihuța (1.227 m), la 40 km de la plecarea din orașul Bistrița, care marchează hotarul între Ardeal și Moldova. Drumul începe să coboare pe Valea Dornei, lăsînd în urmă munții Dornelor (pe dreapta) și munții Bîrgăului (în stînga); de la Poiana Stamei el se înfrățește din nou cu calea ferată, mergînd împreună spre Vatra Dornei.

Înainte de a ajunge la Vatra Dornei, turistul poate poposi o zi-două sau chiar mai multe la Hanul turistic sau Campingul din Piatra Fintinelor, localitate devenită în ultima vreme cîmăterică. De asemenea se pot vizita cîmpurile de exploatare a turbei din Poiana Stamei sau Complexul de îmbuteliere a apelor minerale de la Poiana Negri.

Cei 85 km de drum modernizat, care leagă Bistrița de Vatra Dornei, oferă turistului-automobilist un traseu aproape inedit, interesant, încărcat de măreție și frumusețe. La Vatra Dornei se poate programa un popas de două-trei zile, necesare nu numai pentru vizitarea stațiunii și a împrejurimilor ei, ci și pentru a beneficia de climatul favorabil existent acolo: altitudine medie 870 m, temperatură redusă (16—20° în iulie), climat subalpin (zonă muntoasă). Toate acestea au o influență binefăcătoare asupra sistemului nervos.

Printre obiectivele ce se pot vizita în cunoscuta stațiune amintim: parcul balnear (cu veverițele lui care ți se urcă pe umeri) și Muzeul de istorie și științele naturii. Împrejurimile oferă multiple posibilități de cazare sau popas: pe dealul Runc se află un camping, de la care se poate coborî pentru a face plajă și baie în riul Dorna; există apoi cabana Vadul Bistriței, campingul și cabana Zugreni, Dornișoara (unde se pot vizita cariera de piatră și exploatarea forestieră), Șaru Dornei etc.

Ing. Mihail ELEFTERESCU

Să nu uităm bicicleta!

Cine a uitat bicicleta și-a pierdut tinerețea și, pe lângă ea, multe bucurii ale vieții. Am spus o dată și n-am să mă dezic astăzi, că în epoca zborului în Cosmos, e firesc să trecem mai repede peste unele etape ale existenței noastre, și chiar să le sărim pe unele dacă nu au prea multe semnificații. Dar să nu sărim etapa bicicletei.

Într-o după-amiază de primăvară, nu mai de mult decât anul care se duse, într-un frumos oraș așezat în amfiteatru deasupra Dunării, m-am uitat mult timp de după zăbrelele de fier ale Împrejmuirii la o demonstrație de karturi. Sînt oameni, și chiar tineri, care nu au auzit de acest automobil în miniatură cu un temperament năvalnic, deși pare o jucărie. Să fi existat pe vremea copilăriei mele și să-l fi avut la îndemînă, aș fi adăugat cu siguranță multe culori necunoscute tabloului sub care mi-am reprezentat lumea. Abia mergeam la școala de biciclete, și pentru o oră de bucurie senzațională trebuia să renunț toată săptămîna la covrigul din recreația mare. N-am să mă plîng împotriva soartei, cu atîta întîrziere, dar clasa primară era tristă fără un covrig și fără o punguliță de acadele. Pe vremea aceea aș fi vrut ca simigieria să aparțină familiei mele; cum se spune astăzi, n-aș fi avut probleme. Tot așa mai tîrziu am regretat că școala de biciclete nu aparținea vreunei rubedenii. Cu banii de covrigi pe o săptămîină, mă înfățișam acolo simbăta după-amiază și luam în primire, timp de o oră, o bicicletă schiloadă, cu roți neegale, strîmbă, cocoșată, legată cu sfori să nu se destrame. Pe o pistă de pămînt cu raza mai mică de o sută de metri, am făcut primele înconjururi ale planetei, pedalînd cu multă seriozitate în sensul unic stabilit, invers decât acele ceasornicului, și am descoperit primele mele continente.

Cît îi invidiez pe tinerii care au să le descopere de aici încolo!

Privind cum copiii din orașul de pe Dunăre mînau karturile printre popice, făcînd cu dezinvoltură viraje temerare, minuind volanul și accelerația și derapînd convenabil, m-am întrebat dacă au mers vreodată cu bicicleta, dacă au să o mai accepte, dacă n-au să o considere perimată.

Nu doar pentru ei scriu rindurile acestea, ci pentru toți care nu o cunosc, sau au uitat-o. E nevoie să spun ce se poate face cu bicicleta și ce rol mai poate încă să joace în viața noastră? N-am să îndemn pe nimeni să urmeze exemplul prietenului meu, am în toată firea, care în afara drumurilor înțelese de oricine și-a luat într-o vară traista la spîinare și a mers cu bicicleta de la București pînă la Constanța, asociînd în această hazardată explorare pe propriul său fecior, trecut nu mult peste vîrsta basmelor, și în plină vîrstă a kartului. După constatarea mea personală, amîndoi s-au descurcat bine și la dus și la întoarcere, și sigur că au destule motive și pentru mult timp să-și aducă aminte de această călătorie, pe care regret că eu unul nu am făcut-o niciodată. Dar cine o face?

La un cinematograf pentru copii, am văzut iarna trecută, în foșnete de plictiseală și în scîrțit de scaune, un film cu un băiat și o fată, și cu o bicicletă. Mai erau și altele în film, bunăoară două tulpine de floarea soarelui. Nu am să-l judec pe cel care a crezut că filmul acesta este destinat copiilor; la judecata de apoi a cineaștilor o să dea socoteală! Mă opresc la bicicleta pe care băiatul și fata de vîrsta clasei întîia primară o descoperă într-o tainiță. Este o bicicletă de la începutul istoriei, cu o roată imensă, așa cum regret că n-am putut s-o văd în altă parte decât la cinematograf și în stampe. Băiatul, de opt ani, poate, urcat pe șeaua care îi depășește de două ori statura firavă, pedalează proiectat pe nori, pe vehiculul acesta supraterestru, și printre spitele rații uriașe descoperim peisajul, în culori verzi și galbene. Multă vreme nu se întîmplă altceva decât că bicicleta merge pe poteci și pe coclauri, gata să se oprească în dimburi, gata să se răstoarne în hîrtoape; dar bravul velocipedist, cu fața candidă și pistruiată, continuă să pedaleze și să străbată peisajul, în admirația fetei care îl urmează în goană pedestră.

Ce plictiseală, doi copii și o bicicletă arhaică, și două tulpine de floarea soarelui! Dar eu unul îndrăznesc a spune, ferindu-mă cu prudență de superlative și afirmații absolute, cum m-ar îndemna inima, că de mult, dacă nu dintotdeauna, n-am mai văzut un film cu atîta poe-



zie. O parte din ea o datorăm bicicletei. Hugo îl chema pe băiat, iar pe fată Josefina. Bicicleta nu avea nume...

Iubesc motorul vehiculelor moderne și-l folosesc cu pasiune. Nici el nu-i lipsit de poezie în docilitatea cu care secundează fanteziile omului. Sensibilitatea noastră se ascute și imaginația crește din ea însăși, în progresie geometrică, ducându-ne dincolo de orice obișnuință diurnă, dacă într-o zi ne punem mintea cu motorul și mergem fără oprire de la Constanța la Oradea, amestecând într-o singură etapă toată geografia și toată istoria României. În modestia acestei explorări, e un uimitor exercițiu pentru omul care vrea să se depășească puțin pe sine însuși. Ca gândul nu vom putea merge niciodată, nici măcar în Cosmosul vitezelor nelimitate, dar e mare lucru să mergem măcar ca vântul, cum ne propune basmul.

După ce am fugit atât de departe, trebuie să mă întorc la bicicletă, incapabilă biata de asemenea performanțe. Ea, în schimb, cu viteza ei comodă și rezonabilă, cu baia de aer pe care ne-o prilejuiește, întinsă în jur trei sute șaiszeci de grade, rămâne mijlocul ideal, în secolul nostru, de a cunoaște geografia apropiată. În secolele celelalte a fost calul, inabordabil astăzi, din păcate; drumurile lui erau fără limite, cât întreg spațiul tangibil. Deși subordonată șoselei, sau măcar potecii, bicicleta totuși se înrudește cu el și dacă nu va putea să-l înlocuiască, îl va suplini onorabil.

Pe centura din estul Ploieștiului, am văzut într-o zi, la ora cînd înceta lucrul sau se schimbau turele în fabrici, sute de biciclete la o barieră de cale ferată. Fiind nevoite să aștepte, și-au dezvăluit toată densitatea, și atunci mi-am dat seama că bicicleta rămîne un vehicul redutabil. Cine o uită va fi în pagubă.

Acolo unde se propovăduiește kartingul, ceea ce este minunat pentru deceniile noastre, să fie luată în considerație mai întâi bicicleta; aș propune-o în școli, o dată cu abecedarul.

Îngădui-mi-se utopia de a vedea parcate biciclete la toate colțurile de stradă, ca un bun public, la îndemîna oricui are nevoie să le folosească, spre a merge dintr-o parte în alta a orașului. La sfîrșitul drumului, bicicleta împrumutată astfel să fie depusă în parcajul cel mai apropiat, fără formalități, fără chitanță, în numele acelei civilizații ideale care o să vindă o dată.

Nu am să duc teoria pînă la tehnica vehiculului acesta care continuă să fie o născocire miraculoasă, prin randamentul lui aproape inexplicabil. Cine, în afară de mințile rătăcite, mai caută să rezolve faimosul perpetuum-mobile? Natura nu dă nimic pe gratis! Bicicleta dezmințe măcar, în parte, această statornicie. Cu un efort egal, ea ne duce zeci de kilometri mai departe decît am merge cu piciorul. Desigur că nu-i la mijloc altceva decît o iscusită metodă de a economisi forța omului. Chiar dacă dispune azi de alte forțe, de zecile și sutele de cai ale motocicletei și automobilului, e păcat ca omul să renunțe la avantajul epocal care face din bicicletă primul vehicul între vehiculele cunoscute în lume.

Se imaginează, cu o neliniște din ce în ce mai mare, mașini citadine, făcute să ocupe cît mai puțin loc pe străzile excedate de aglomerații și să cruțe timp aerul necesar pentru respirație. Sînt orașe unde de pe acum, se spune, există aparate distribuitoare de oxigen la colțurile străzilor; trecătorul pune un ban și obține o gură de aer ca să-și poată continua drumul. Aud că în nu știu ce oraș, agenții de circulație de la marile intersecții, obligați să stea un număr de ore între eșapamente, se salvează inhalînd oxigen dintr-un rezervor pe care îl au în spinare, ca scafandrii. La toate pagubele se adaugă zgomotul și primejdia de telescopare, dacă n-or mai fi și altele. Iar cîștigul, care este?

O dată am avut curiozitatea să estimez viteza medie a vehiculelor mecanice într-o piață aglomerată din mijlocul Vienei, la ora de agitație maximă. Estimat e prea puțin spus, fiindcă de fapt a fost o cronometrare; am mers alături de un asemenea vehicul înglobat fără ieșire în banchiza metalică, și pașii mi i-am raportat la secundarul ceasornicului. Ca să nu pară o

exagerare, am spus patru kilometri pe oră; era mai puțin în realitate, ceea ce înseamnă că renunțând la mașină s-ar fi mers mult mai repede.

Se vorbește de automobilul electric, sau de cel cu combustie externă, ca în încercările de pe vremuri. Se vorbește de dimensiuni reduse la doi metri, de viteze economice, de douăzeci și cinci de kilometri pe oră, de raze de acțiune convenabile și de micșorarea tot mai importantă a timpului necesar pentru încărcarea acumulatorilor.

Nu pretind că bicicleta, blândă, curată și inocentă ar putea să rezolve toate nevoile, deși există o țară unde doamnele o folosesc chiar și spre a merge la bal, în rochie adaptată.

De la una la alta, iată-mă și acolo unde voiam să ajung, la reabilitarea bicicletei. Ca un ultim argument, trebuie să amintesc vasul cu pânze, din ce în ce mai iubit astăzi, după ce corăbiile lui Columb și Magellan au fost abandonate.

Nu automobilul este vehiculul tinereții, ci bicicleta. Dar, ca să fie cu adevărat reabilitată, o propun oamenilor de toate vârstele.



DIN CARNETUL UNUI INSTRUCTOR

• UNDE-I LEGE, NU-I TOCMEALĂ

E.F. este de profesie magistrat. Înalt, bine făcut, cu părul grizonat pe la timples, rămîne tipul bărbatului frumos, izbitor prin corectitudinea cu care se îmbracă, de la luciul pantofilor la dunga pantalonilor, și de la nodul cravatei la batista de la piept. Cu timpul se dovedeste un elev bun; tot ceea ce i se predă repetă cu deosebită conștiințiozitate și — curios lucru pentru un elev, dar normal pentru un magistrat — cunoaște perfect legile de circulație.

Spre sfîrșitul cursului, într-o după amiază, în timp ce mergeam cu mașina pe o stradă lăaturalnică, nu știu cum se face că, pe mijlocul drumului, apar deodată citeva gîste. Lipa-lipa, lipa-lipa, traversează în monom, cam nehotărîte, nepăsătoare la gemetele încheieturilor îmbătrînite ale mașinii noastre. E.F. frînează lin și caută un spațiu de trecere prin stînga sau prin dreapta obstacolelor umblătoare. Mașina se apropie, dar E.F. știe că nu are voie să claxoneze în oraș. Deodată, îl văd că-și țuguie buzele și scoate trei teribile «hus», dar nu tare, chiar încet de tot, că de-abia îl aud eu.

Ce să-i faci? Legea nu poate fi călcată, mai cu seamă de un om al legii...

• LA EXAMEN

Probă practică. I se dau candidatului comenzi în contradicție cu legea, pe care acesta nu trebuie, evident, să le execute. Elevii au fost «încercați» în timpul cursului, au capatat o oarecare deprindere în a nu mai executa orbește ce li se spune.

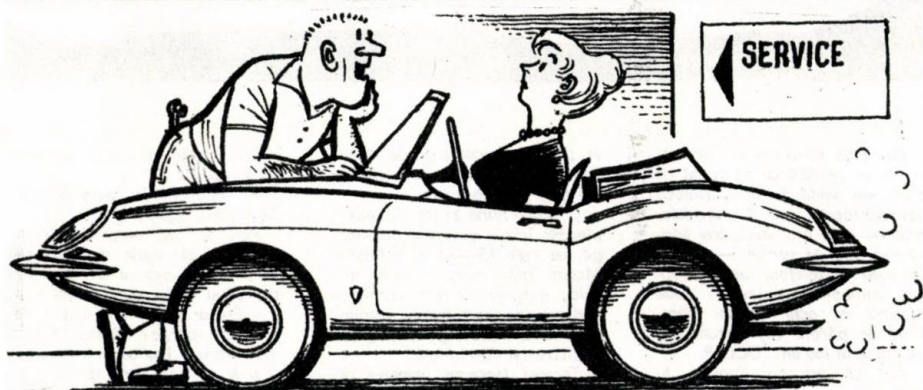
Pe simpaticul I.J., de pildă, n-am reușit, în tot cursul școlarizării sa-l fac să greșească. Prompt în execuție, cînd i se cerea ceva nepermis de lege, explică pe loc contraindicația și iată-l pe I.J. la examen. Conduce perfect mașina pe traseul indicat, execută numai ceea ce trebuie; se și vede cu carnetul în buzunar și, dezinvolt, se apropie de Piața Filaret unde, fiind sens giratoriu, oprirea este interzisă. Comisia încearcă o ultimă «păcăleală»: îi cere lui I.J. să oprească. Acesta trage pe dreapta și frînează, spunînd:

— Sîntem în sens giratoriu, nu avem voie să oprim aici.

— În cazul acesta, de ce ați oprit?

— Ca să vă răspund, zice imperturbabil simpaticul I.J.

Gh. FOTESCU



...Și ziceți că sună claxonul de cîte ori frînați tare?!

ANECDOTE

• Un scoțian rămas în pană făcu cîțiva pași pînă în fața unui stand cu piese vechi de automobil. Punînd mîna pe un ventil, el întrebă de preț. Un pence (a suta parte dintr-o liră, n.n.), veni răspunsul. Și cum scoțianul se întoarse și plecă, negustorul strigă după el: «Hello, mister, vi se pare prea scump? Atunci faceți-mi dv. o ofertă».

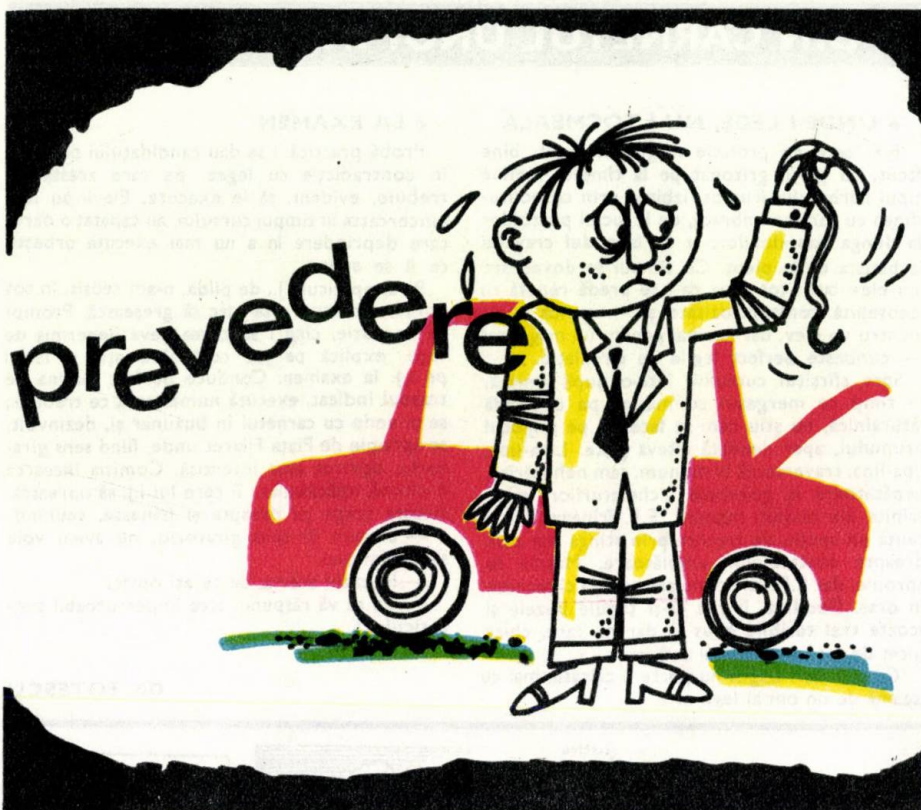
• Dejunînd într-o zi cu un celebru explorator, astronautul Neil Armstrong nu se sătura să-l asculte

pe acesta povestind despre fînturile pe care le-a explorat. La un moment dat, exploratorul se opri și spuse: «Dar vă rog povestiți-mi și dv. despre voiajul pe care l-ați făcut pe Lună». «Ah, Luna, răspunse Armstrong, ei bine Luna este singurul loc unde am fost vreodată!».

• Aflat într-un mic Fiat 500, un italian tînăr, cu coafură de beatles, și-a dat foc părului în timp ce voia să aprindă o țigară. După ce un ofițer de poliție s-a chinuit să-l stingă părul, care acum ajunsese la dimensiuni normale, l-a întrebat pe tînăr dacă

este rănit. «Vă mulțumesc, domnule căpitan, nu sînt rănit!». «Formidabil, zise ofițerul. Pentru a transforma un pletos într-un tînăr disciplinat, nu este nevoie decît de un simplu chibrit!».

• Cînd mamele noastre erau mici, toată lumea fugea în stradă să vadă un automobil trecînd. Apoi, cînd noi eram copii, ne precipitam la ferestre să vedem un avion zburînd. Astăzi, copiii noștri nu se deranjează decît cînd aud tropăitul unui cal și nu părăsesc fereastra decît atunci cînd acesta a dispărut după colț.



Eu, când mi-am luat mașină, nu m-am repezit cu ea acasă ca alții, s-o vadă familia, fiindcă nevastă-mea era la serviciu, tata — care mai avea trei săptămâni până la pensie — era pe un stilp de telefon, iar mama... hm, mama nu putea să vadă mașina cu ochi tocmai buni, fiind de părere că, oricum era mai bine să iau un .. OCLPP.

Așa că am pus mașina la parcare de la «Finanțe», s-o poată supraveghea cușnată-mea din atelier și m-am repezit pe Doamnei, la «piese de schimb». După ce mi-a coborît din raft și levierul de la caseta de direcție... ba nu, că asta nu se vinde separat..., vinzătorul acela brunet s-a uitat la mine și m-a întrebat cu jumătate de glas:

— Dv. n-ați pățit nimic?

Eu, cum spuneam, cu prevederea. Să am eu în portbagaj piesele mai... perisabile și încă pe deasupra, să nu stau, la nevoie, pe marginea șanțului, fluturînd, de exemplu, cureaua de ventilator ruptă spre mașinile care trec, că tot nu oprește nimeni să te ferească. Mi-am luat un tacim de bujii, platine, burduf de pompă, capac de «Delco», chei mici și mari, garnituri... dar ce nu mi-am luat?! Nevesti-mi i-am spus că se dau în preț la mașinii, că altfel mă

și pune să campezi pe cheiul Dimboviței, în spatele casei, că am fotoliile rabatabile.

Și într-o bună zi, ce să vedeți, plecăm într-o excursie mai lungă, cu vreo 15—20 de echipaje. Mașini mai mari, mașini mai mici, mai noi și mai vechi, cu radiouri și casetofoane, termose încărcate, valize, geți-frigider, canistre... și dă-i bătaie!

Tocmai treceam printr-o pădure deasă, pusă așa, pe o coastă de munte, când, unul de-ai noștri, care pornise fudul înainte, trăsese pe marginea drumului și dădea tircoale mașinii, ca un leu infuriat în cușcă.

Să trec, nu mă lăsa inima. Că doar nu eram, știu și eu, pe lângă casă. Așa că am oprit.

— Care e situația? am întrebat.

«Leul» și-a pironit ochii furioși pe mașină, s-o sfredească nu alta și a tunat de sub muștața sa vrabia:

— Doamne, de mă făcuși! Că-mi mîncă sufletul, hîrbul ăsta. Să-i fie dracii ai dracu', o fărîm, auzîrăți alde dumneavoastră? De din vale mă chinuie, că nu vrea la deal, neam! li detei și șprit și... degeaba!

I-am săltat capota și, după un sfert de ceas, i-am pus «diagnosticul»:

— Nu-ți merg ca lumea două

bujii. Scoate, să i le înlocuim la rezeala.

— Machea, de un-să le scot? Că n-am... neam!

Poți să lași omul în drum? Că doar ale mele se potriveau de minune! Așa că am scos din set două bujii și i le-am pus.

— Fi-i-ar dracii-ai dracu'! Văzuși ce merge? Meșter fuseși, frate-miu... Las-că ți le cumpăr și ți le trimit. Să-mi dai adresa. I-am dat-o și a plecat ca din pușcă.

Cum să vă spun, mai crescusem în ochii nevastăii. Și cum creșteam eu așa, văd în depărtare agitîndu-se ceva, ca un steag alb.

Un «AB» sta oprit în mijlocul drumului, iar omul implora sprijin.

Poți lăsa omul în drum? Așa că mi-am suflecat mințile și, sub privirile mirate ale tovarășului «AB», am început consultul... După trei ore bune, timp suficient pentru soții să se împrietenească, să facă schimb de rețete cu «specialitatea casei», am dat verdictul:

— Totul în ordine, numai benzina e prea bogată în ulei... sau așa ceva.

— Dacă-i așa, nu vi se întîmplă să aveți rezervă?

Poți lăsa omul în drum? I-am golit o canistră din rezerva mea,

de-a plecat Wartburgul ca trăznetul. Firește, după mulțumirile de rigoare și schimbul de adrese.

Mi-am schimbat bluza cea nouă și pantalonul — pline de ulei și praf — și... dă-i bătaie! Am ajuns la capătul «etapei», cind toată lumea era burduf de somn, așa că ne-am hotărît să ne sculăm mai târziu...

...Ne-au sculat pe la patru jumate bătaii violente în ușă.

— Măi fratele meu, aici zici că stă mecanicul ăla?

— Da...

Și, cu ochii cîrpiți de nesomn, m-am sculat.

— Măi, frate, dar le dormi ca un prunc îmbăiat. Fericitul! Uite eu n-am somn de pe la 3. Astenia, fratele meu... Fericți cei ce pot să doarmă așa, într-o neștire. Am auzit că ai niște bujii care nu iartă. Cică ți-ar mai fi rămas vreo două, că eu știam că mă ține peste cin'spe mii, dar m-au lăsat... Și poate ți se-ntîmplă și vreo platină, că eu cred că și aia s-a-mpușcat.

M-am străduit să zîmbesc și... m-am dus la lădița mea cu minuni.

Peste o jumătate de oră coloana pleca asemenea unui miropod cu roți, iar eu rămîneau să string sculele, să mă spăl, să fac bagajele.

— Las-că e bine să vii mai la urmă — mi-a strigat «Dj» — că dacă o mai fi ceva... devii, așa, ca o depanare.

.....

În cele cinci zile ce-au urmat am mai schimbat două curele de ventilator, un cap de bară, am reglat 6 «faze mari», am înlocuit 5 «lanterne» și 2 «stopuri».

Ultima mea rezervă, bobina de «înaltă», am pus-o unui care, fericit că... merge, a uitat să-mi mai dea adresa.

Dar încolo, laude, de pretutindeni, care mai de care.

Acum, e drept, mare lucru n-am văzut din toată excursia, ocupat cum eram cu... intervențiile, dar m-am relaxat.

La douăzeci de kilometri de casă, mi s-a rupt cureaua de ventilator. Și, cum nu mai aveam alta, am început să flutur cureaua ruptă în fața celor care treceau ca vîntul pe șosea. Dar n-a oprit nimeni. Ba, să nu mint, a oprit unul:

— Nu mai ai «lălmia» în geam, dar se vede că ești boboc! mi-a zis. Păi cum pleci la drum fără măcar o curea de rezervă? Un pic de prevedere, acolo...

Și dus a fost.

Spuneți-mi, nu vi se întîmplă o curea în plus?

Mircea COSTEA

AUREL BARANGA

FABULE

FABULA VITEZEI

A ajuns simbol de lene
Bletul melc. Ce nedreptate!
El ce-și duce casa-n spate.
Să te văd pe dumneata
Obligat să porți în cercă
Holul și sufrageria,
Baia și bucătăria,
Cărțile din bibliotecă,
Plăcile din discotecă,
Și atîtea alte încă.
Să te văd: ai alerga?

În povestea cu melcul-mîle
Descifrez un tîlc:
Înainte de a ride de meteahna orișicui
Pune-te în locul lui,
Și-o MORALĂ, neapărat,
Pentru mințile mai ciunje:
Merge încet, e-adevărat,
Dar, în schimb, ajunge!

FABULA ILUZIEI

Se oglindește luna-n baltă,
Meditează un mormoloc:
— «Ca să vezi ce nenoroc!
De pe bolta cea înaltă
A căzut la mine-n baltă
Stăm acum laolaltă
În același loc!»

Iar

MORALA

nu e alta:
Confunda bolta cu balta.

FABULĂ FĂRĂ MORALĂ

O istorie cu un cărăbuș
Negru, de tuș,
Bătrîn ca un drac,
Îmbrăcat în frac,
Și-o gîză de-o oră,
Deci, minoră,
Translucidă și silfidă:
O efemeridă.

Întîlnind-o pe o salată,
Cu pupila dilatată,
Zise cărăbușul: «Fată!...
Și-a răspuns gîza speriată: «Tată!...»

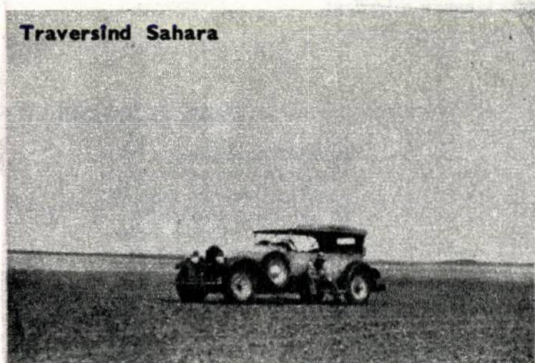
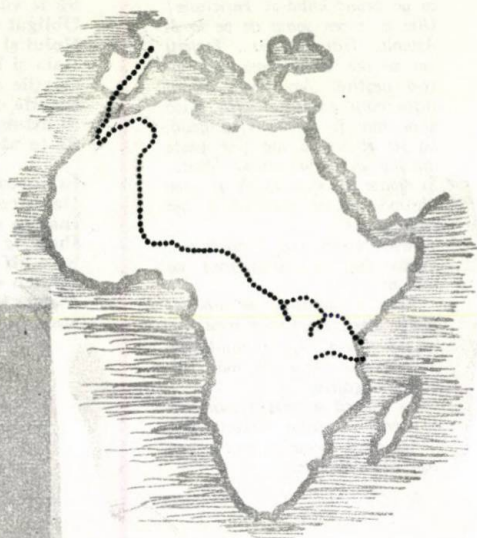
Ce-a urmat nu mai reclamă
Jur, nici o vocabulă,
Fiindcă nu-i nici o

MORALĂ

În această fabulă!

CU AUTOMOBILUL PRIN AFRICA

ACUM 44 DE ANI



Traversînd Sahara

Între 9 decembrie 1970 și 30 martie 1971, o expediție științifică românească — prima de acest fel organizată de țara noastră — a traversat «continentul negru», din orașul Dakar, de pe coasta Atlanticului, pînă la Mombasa, pe țărmul Oceanului Indian. Cercetătorii români, împreună cu proviziile și întreaga lor aparatură de studiu, au străbătut prin Africa peste 18 000 de kilometri, călătorind cu ajutorul a trei automobile: un autoturism de teren M 461-C, fabricat la Cîmpulung-Muscel și două autoutilitare, realizate de colectivul Uzinei «Autobuzul» din București.

Așa cum se știe, expediția românească s-a încheiat cu bine. Cu acest prilej au fost remarcate, încă o dată, calitățile deosebite ale celor trei autovehicule românești, supuse timp de 108 zile unui test de o deosebită severitate. Mașinile fabricate la București și Cîmpulung au ieșit învingătoare din lupta cu temperaturile caniculare, cu brusa, cu jungla, cu lungile porțiuni de traseu pe care nu trecuse niciodată vreun automobil.

Dar ceea ce se știe mai puțin este faptul că trei români s-au aventurat să traverseze continentul african, cu automobilul, de la un hotar la altul, și acum aproape o jumătate de secol, mai precis din toamna anului 1928, pînă în primăvara lui 1929. Grupul acestor îndrăzneți expediționari a fost format din aviatorul și automobilistul George Valentin Bibescu, mecanicul Alexandru Amariei și tîmplarul George Georgescu. După o călătorie de cîteva săptămîni cu vaporul, echipajul a debarcat pe coasta de est a Africii, la Dar Es Salaam, începînd traversarea în sens invers de cum au procedat participanții la expediția din 1970—1971.

Mecanicul Alexandru Amariei a fost un îndrăgostit al volanului și a participat, prin 1926—1927, la Turul României în care se obțineau viteze medii de circa 55 km pe oră! A luat parte, de asemenea, la concursurile de îndemînare și la cursele de coastă de pe Feleac. Stabilit pe Valea Prahovei, la Posada, el a lucrat o vreme la Uzina mecanică din Sinaia, de unde a ieșit la pensie. Datorită amabilității sale, am aflat amănunte în legătură cu expediția transafricană și am intrat în posesia unor fotografii-document, pe care le publicăm acum pentru prima dată, după trecerea a 44 de ani.

ZILE DE VÎNĂTOARE ÎN JUNGLĂ

Bibescu a fost mult timp președinte al Automobil Clubului Român și al Federației Aeronautice Internaționale. Popularitatea cîștigată în afara granițelor țării l-a ajutat în întreprinderea călătoriei din 1928—1929. El a avut posibilitatea să-și procure o camionetă Chevrolet și apoi o limuzină Packard, cu care echipajul a traversat pustiiul Sahara și a ajuns în Maroc, la țarmul Mediteranei.

La 13 septembrie 1928, cei trei români au debarcat la Dar Es Salaam. Camioneta lor, care purta numărul de circulație 309 B, avea un motor cu patru cilindri și era amenajată special pentru o astfel de expediție. La bordul mașinii se aflau un mic atelier mecanic, un cort, provizii, muniție și arme de apărare. S-au îndreptat, la început, spre nord-vest, dorind să vadă mai de aproape zăpezile de pe Killimanjaro, să vîneze lei, antilope sau zebre prin Kenya, Uganda și Tanzania.

Pentru orientare și pentru a face față cu succes pericolelor ce puteau apărea la tot pasul, erau însoțiți de o «escortă» de indigeni înarmați cu lănci, arcuri și săgeți otrăvite.

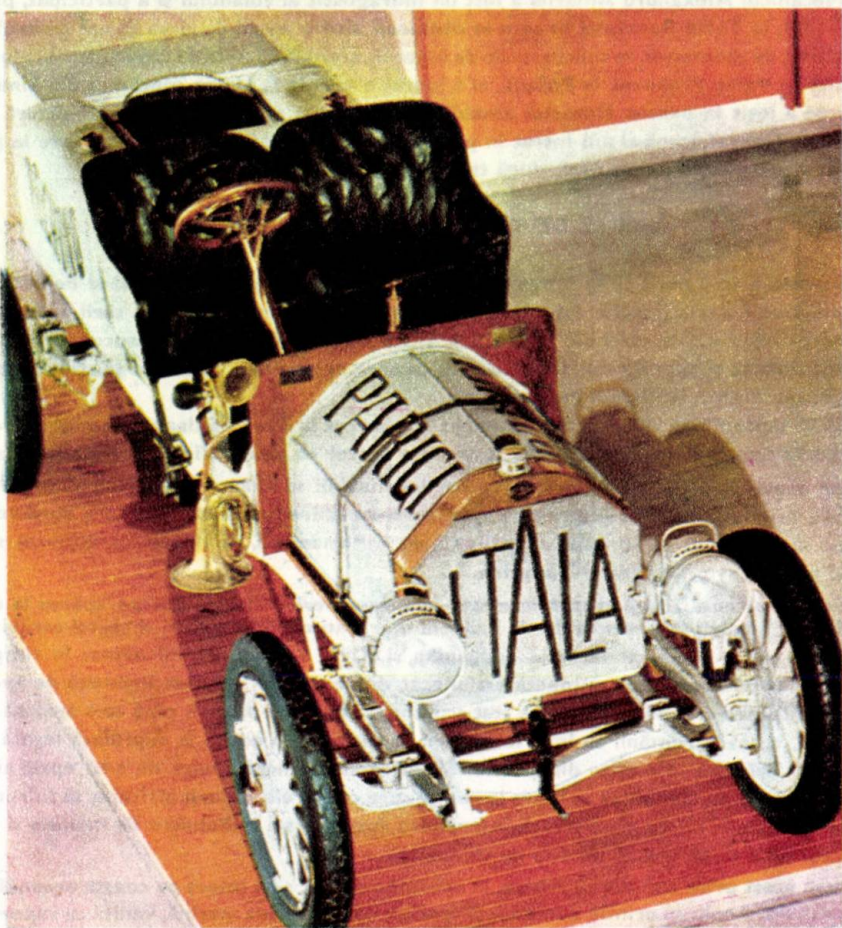
După ce au traversat lacurile Tanganika și Kivu, s-a ivit primul necaz: în timpul manevrelor de acostare, camioneta a alunecat de pe ponton și a fost înghițită de apele în care mișunau crocodili. Mașina a stat scufundată o zi și o noapte, pînă ce o armată de băștinași, cu care românii se împrieteniseră, a reușit să o aducă la suprafață legată în liane și în frînghii împletite din plante. Și întîmplările neobișnuite nu s-au oprit aici. Expediționarii au trebuit să se lupte în continuare cu fiarele pădurii africane, să înfrunte ploile torențiale, clima neobișnuită. Alexandru Amariei s-a îmbolnăvit de malarie și s-a vindecat abia după o lună de zile de chinuri.

După acest prim contact cu Africa, în octombrie 1928, s-au întors pe coasta oceanului, la Mombasa. Acolo au primit, comandată special, cea de a doua mașină, venită cu vaporul.

(Continuare în pag. 131)



În drum spre Congo cu camioneta Chevrolet.



BUNICA ITALIA

Pe caroseria acestui celebru automobil de muzeu scrie Parigi-Pechino (Paris-Pekin). În realitate, marele raid la care mașina a participat și a învins s-a desfășurat în sens invers, din China pînă în Franța. Și aceasta — vă rugăm să rețineți — în anul 1907! Echipajul care s-a aventurat să întreprindă această aventură era format din Scipione Borghese, Ettore Guizzardi și Luigi Barzini, iar mașina se numea «Italia».

Automobilul, greu de 1 370 kg, dispunea de un motor cu patru cilindri, de 7 433 cmc, care furniza 45 CP la 1 250 t/m. Cutia de viteze avea patru trepte de mers înainte și un marche-arrière. Motorul consuma un litru de benzină la... fiecare trei kilometri. Din acest motiv, mașina era prevăzută cu două mari rezervoare de combustibil, de cîte 300 litri fiecare. Găsită în 1923 într-o magazie, «Italia» se odihnește acum în muzeul automobilistic din Monza.



Traversind pădurile Kenyei.

(Urmare din pag. 129)

Era un Packard decapotabil, echipat cu un motor cu opt cilindri în linie, ce furniza 90 de cai putere. Automobilul avea o cutie cu trei viteze, se conducea ușor și era suficient de comod. Amănunt interesant: această mașină purta matricola O B (zero București), Bibescu fiind considerat onorific drept primul român care a înscris un automobil în circulația țării.

PUNCTUL CULMINANT AL AVENTURII

Adevăratul start în traversarea Africii a avut loc la granița dintre Uganda și Congo. De acolo au înaintat relativ ușor spre nord-vest, ținând să treacă prin Africa Centrală pentru a ajunge la Lacul Ciad. Dar, la un moment dat, Packardul a rămas fără suspensii. Meșter priceput, Alexandru Amariei a pus în funcțiune sculele atelierului portabil și, din foile de arcuri ale camionetei, a croit suspensii pentru mașina avariata. Apoi camioneta a fost abandonată.

Drumul a continuat cu peripeții și cu situații dramatice, în diagonala Ciadului, Nigeriei și Algeriei, peste nesfârșitele întinderi ale Saharei. Traseul de peste 1 400 kilometri prin deșert a însemnat punctul culminant al acestei aventuri. Nisipul fin ca cenușa era ridicat în slăvi de vânturile uscate ale pustiei și transformat în uriașe perdele opace. Adeseori roțile mașinii se infundau total în dunele încinse de soare și, pentru a putea merge mai departe, cei trei expediționari așterneau în calea automobilului covoare de iută sau scinduri. Noaptea se trezeau din oră în oră și mutau mașina dintr-un loc în altul, pentru a nu fi îngropată de nisipurile mișcătoare.

În timpul traversării deșertului, Packardul a consumat 400 de litri de benzină și 50 de litri de apă. Alți 50 de litri de apă, cărați în rezervoare speciale, au fost consumați de echipaj.

În primăvara lui 1929, mașina cu număr de București înainta pe șoselele Marocului. Greul trecuse. Expediționarii români scăpasera cu bine din lupta cu pustiu, cu păsările de pradă, cu dificultățile. După un popas de două săptămâni în Spania, echipajul a ajuns la Paris.

Impresionată de reușita acestei acțiuni temerare, reprezentanța firmei Packard din Franța a expus automobilul, schița traseului și fotografiile celor trei români în vitrina magazinului său de pe Champs Elysées. Apoi, la începutul toamnei, mecanicul Alexandru Amariei și coechipierii săi călcau din nou pe pământul țării. Erau fericiți că-și revăd me-leagurile natale, că puseseră punct final expediției. De la plecarea lor spre Africa se scursese exact un an de zile.

Dumitru LAZĂR



2

1. — **ALFETTA 1800**: 4 cilindri în linie; 1779 cmc; putere maximă 140 CP (SAE) la 5500 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc, dublu circuit; cutie de viteze (lângă diferențial) cu 5 + 1 trepte, toate treptele înainte sincronizate; viteză maximă 180 km/oră; consum 7,5 l/100 km.

2. — **SKODA S 110 R**: 4 cilindri în linie; 1107 cmc; putere maximă 62 CP (SAE) la 5500 rot/min;

soluția totul în spate; frâne disc pe roțile din față, cu tamburi pe roțile din spate; dublu circuit; cutie de viteze cu 4+1 trepte, toate treptele înainte sincronizate; viteză maximă 145 km/oră; consum 8,5 l/100 km.

3. — **CITROËN SM**: 6 cilindri în V la 90°; 2670 cmc; putere maximă 180 CP (SAE) la 6250 rot/min; soluția totul în față; 4 frâne disc,

ABOM



3



4



5

dublu circuit; viteză maximă 220 km/oră; consum 12,5 l/100 km.

4. — **VOLVO 164 E**: 6 cilindri în linie; 2980 cmc; putere maximă 175 CP (SAE) la 5800 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc, dublu circuit, servoașistate; cutie de viteze automată; viteză maximă 185 km/oră; consum 15 l/100 km.

5. — **TRIUMPH TOLEDO 1500 TC**: 4 ci-

lindri în linie; 1493 cmc; putere maximă 65 CP (DIN) la 5500 rot/min; soluția clasică; frâne disc pe roțile din față, cu tamburi pe roțile din spate; viteză maximă 145 km/oră; consum 8,5 l/100 km.

6. — **AUDI 100 GL**: 4 cilindri în linie; 1871 cmc; putere maximă 130 CP (DIN) la 5500 rot/min; soluția totul în față; frână disc pe roțile din față,

ABOM



cu tamburi pe roțile din spate; dublu circuit de frînare; viteză maximă 180 km/oră; consum 8,9 l/100 km.

7. — **MORRIS MARINA 1800 TC**: 4 cilindri în linie; 1798 cmc; arbore cu came în carter; putere maximă 87 CP (DIN) la 5500 rot/min; soluția clasică; punte spate rigidă pe arcuri cu foi; viteză maximă 168 km/oră; consum 7,5 l/

100 km.

8. — **MERCEDES BENZ 350 SLC**: 8 cilindri în V; 3499 cmc; putere maximă 230 CP (SAE) la 6000 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc servoasistate, dublu circuit; viteză maximă 212 km/oră; consum 13,5 l/100 km.

9. — **JIGULI VAZ-2101**: 4 cilindri în linie; 1197 cmc; putere maximă 60 CP (DIN) la



8



9

5600 rot/min; soluția clasică; 4 frîne disc, dublu circuit; viteză maximă 140 km/oră; consum 8,5 l/100 km.

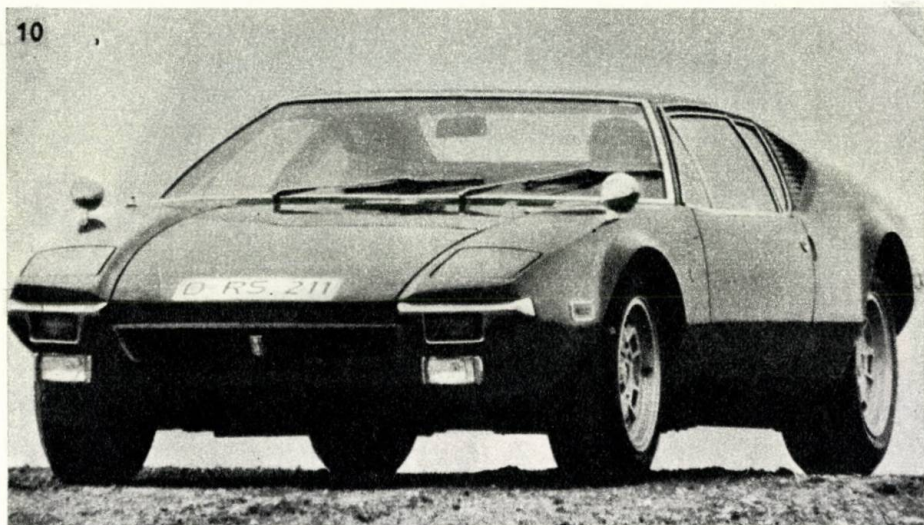
10. — **DE TOMASO PANTERA**: 8 cilindri în V; 5750 cmc; putere maximă 310 CP (SAE) la 5400 rot/min; soluția totul în spate cu motor central; 4 frîne disc, dublu circuit; cutie de viteze cu 5+1 trepte sincronizate; diferențial

autoblocant; condiționare a aerului în interiorul caroseriei; viteză maximă 260 km/oră; consum 15 l/100 km.

11. — **MONTEVERDI 375 L**: produsul singurei uzine constructoare de automobile existente în Elveția; motor Chrysler de 8 cilindri în V la 90°; 7206 cmc; putere maximă 380 CP (SAE) la 4600 rot/min; soluția clasică; cutie de

ALBUM

10



11



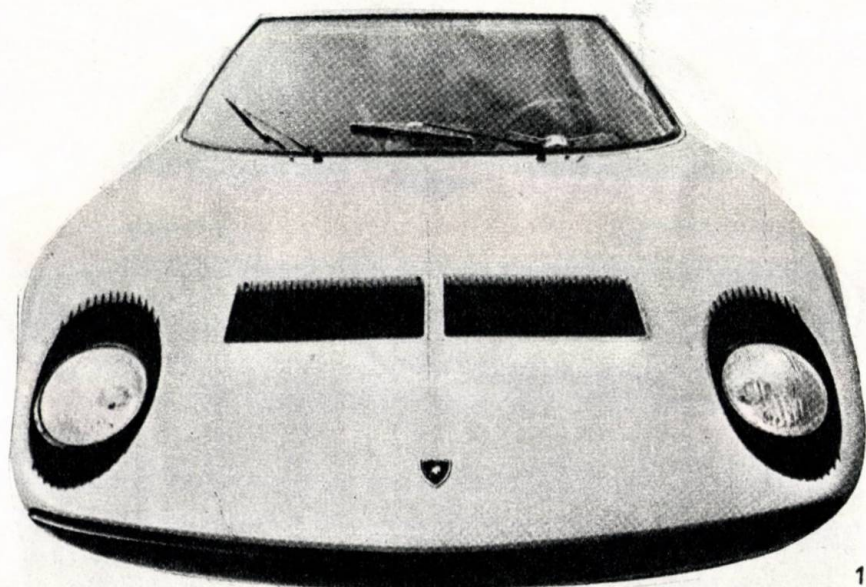
viteze automată «Torqueflite» (Chrysler); diferențial autoblocant; 4 frâne disc; caroserie Fissore; viteză maximă 255 km/oră; consum 18—22 l/100 km.

12. — **LIGIER IS 2:** 6 cilindri în V; 2670 cmc; putere maximă 170 CP (DIN) la 5500 rot/min; motor central, tracțiune spate; 4 frâne disc servoasistate; cutie de viteze cu 5 trepte;

viteză maximă 240 km/h; există și o versiune de curse cu motorul «împins» la 270 CP.

13. — **LAMBORGHINI MIURA P 400 SV:** 12 cilindri în V la 60°; 3929 cmc; putere maximă 385 CP (DIN) la 7700 rot/min; soluția totul în spate cu motor central, plasat transversal înaintea punții din spate; 4 frâne disc servoasistate, dublu circuit; diferențial autoblocant; cutie de

ALFA ROMEO



13

viteze cu 5+1 trepte sincronizate; viteza maximă 300 km/oră; consum 18—20 l/100 km.

14. — **MASERATI GIBLI SS 5000 spider:** 8 cilindri în V; 4719 cmc; putere maximă 330 CP (DIN) la 5000 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc, dublu circuit; cutie de viteze cu 5+1 trepte, sincronizate; diferențial autoblocant; condiționare a aerului în interiorul ca-

roseriei; viteza maximă 270 km/oră; consum 22 l/100 km.

15. — **ALFA ROMEO MONTREAL:** 8 cilindri în V; 2593 cmc; putere maximă 230 CP (SAE) la 6500 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc, dublu circuit; cutie de viteze cu 5+1 trepte, toate treptele sincronizate; diferențial autoblocant; viteza maximă 220 km/oră; con-

ALFA ROMEO



14



15

sum 18,5 l/100 km.

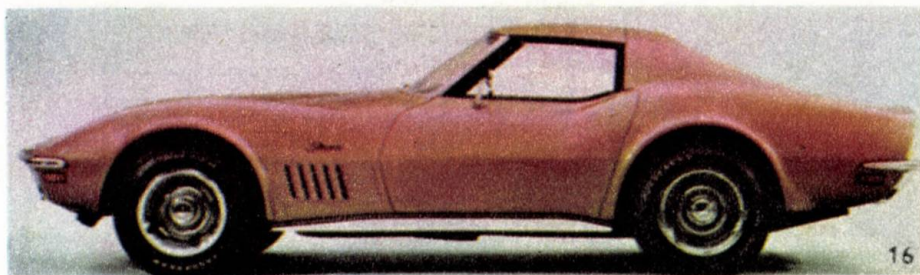
16. — **CHEVROLET CORVETTE**: 8 cilindri în V la 90°; 5700 cmc; putere maximă 375 CP (SAE) la 6000 rot/min; soluția clasică; sistem de aprindere electronic tranzistorizat; 4 frâne disc, dublu circuit; viteză maximă 195 km/oră; consum 16 l/100 km.

17. — **FERRARI 365 GTB**: 12 cilindri în V

la 60°; 4390 cmc; putere maximă 352 CP (DIN) la 7500 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc dublu circuit, servoasistate; cutie de viteze cu 5+1 trepte sincronizate; diferențial autoblocant; climatizare a aerului în interiorul caroseriei; viteză maximă 280 km/oră; consum 20—23 l/100 km.

18. — **OPEL GT/J**: 4 cilindri în linie; 1879 cmc;

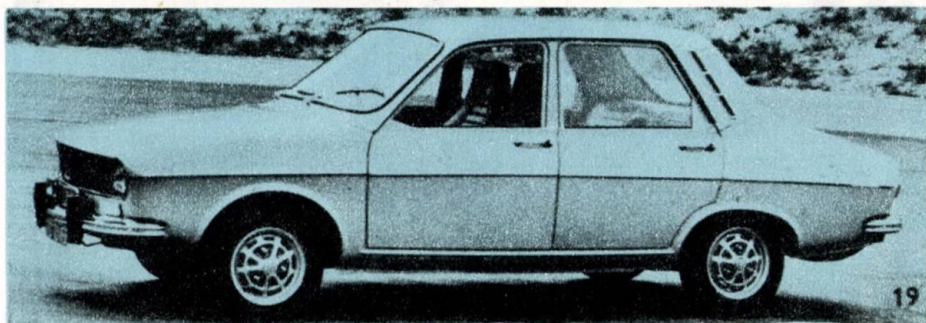
ALFA ROMEO



16



18



19

putere maximă 103 CP (SAE) la 5400 rot/min; soluția clasică; 2 frâne disc pe roțile din față, frâne cu tamburi pe roțile din spate; viteza maximă 185 km/oră; consum 11,5 l/100 km.

19. — **RENAULT 12 TS**: 4 cilindri în linie; 1289 cmc; putere maximă 60 CP (DIN) la 5500 rot/min; soluția totul în față; cutie de viteze cu 4+1 trepte sincronizate; 2 frâne disc

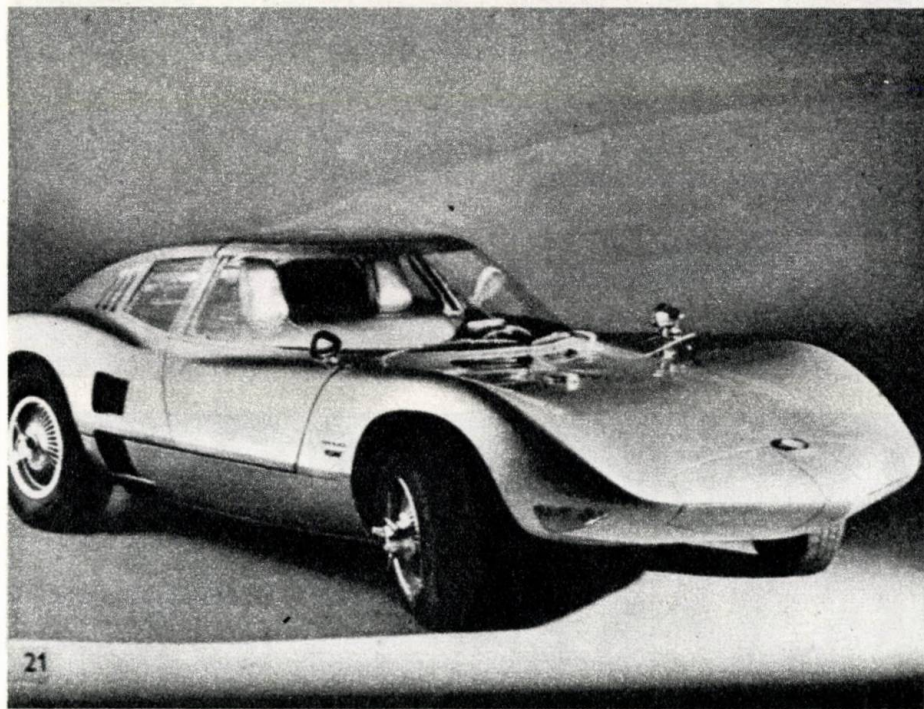
pe roțile din față, frâne cu tamburi pe roțile din spate; viteza maximă 150 km/oră; consum 8—10 l/100 km.

20. — **PORSCHE 911 S**: 6 cilindri orizontali opuși; 2341 cmc; putere maximă 190 CP (DIN) la 6500 rot/min; răcire cu aer; 4 frâne disc, dublu circuit; cutie de viteze cu 5+1 trepte sincronizate; caroserie 2+2 locuri; viteza maxi-

ALBUM



20



21

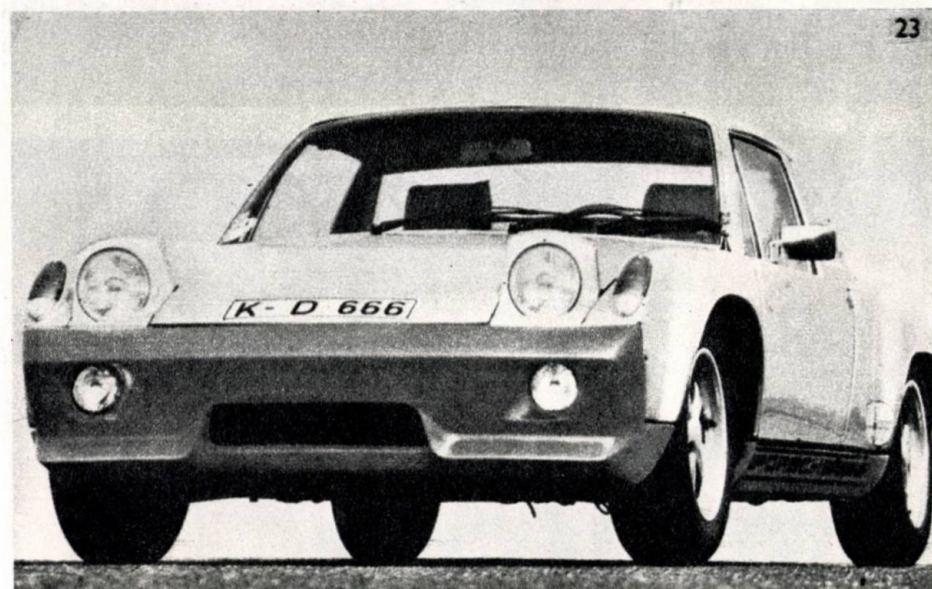
mă 230 km/oră; consum 10,2 l/100 km.

21. — **CHEVROLET CORVETTE STING RAY**: 8 cilindri în V; 7488 cmc; putere maximă 395 CP (SAE) la 4800 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc servoasistate, dublu circuit; cutie de viteze automată «Hydra-Matic»; viteză maximă 235 km/oră; consum 18 l/100 km.

22. — **ALPINE RENAULT A 310**: 4 cilindri

în linie; 1605 cmc; putere maximă 125 CP (DIN) la 6250 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc, dublu circuit, ventilate în față; cutie de viteze cu 5+1 trepte sincronizate; viteză maximă 215 km/oră; consum 15 l/100 km.

23. — **VW — PORSCHE 914/6**: 6 cilindri orizontali opuși; 1991 cmc; putere maximă 125 CP (SAE) la 5800 rot/min; soluția totul în spate



cu motorul central plasat înaintea punții; răcire cu aer; 4 frâne disc, dublu circuit; cutie de viteze cu 5+1 trepte, sincronizate; viteză maximă 200 km/oră; consum 9 l/100 km.

24. — **FERRARI DINO GTS**: 6 cilindri în V la 60°; 2418 cmc; putere maximă 195 CP (DIN) la 7600 rot/min; soluția totul în spate cu motor central plasat transversal; 4 frâne disc servo-

asistate; diferențial autoblocant; viteză maximă 240 km/oră; consum 12—14 l/100 km.

25. — **ALFA ROMEO GTA JUNIOR**: 4 cilindri în linie; 1290 cmc; putere maximă 110 CP (SAE) la 6000 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc servoasistate; viteză maximă 175 km/oră; consum 11,5 l/100 km.

26. — **SESSANO NSU**: 4 cilindri în linie;

ABOUM

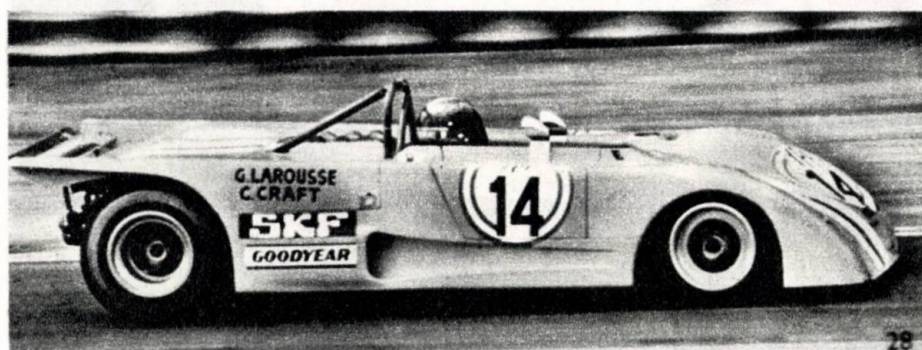


1177 cmc; putere maximă 65 CP (DIN) la 5500 rot/min; soluția totul în spate; răcire cu aer; frâne disc pe roțile din față, cu tamburi pe roțile din spate; caroserie Michelotti; viteza maximă 155 km/oră; consum 10,5 l/100 km.
27. — **FERRARI 312 P/B**: motor 12 cilindri opuși; 3000 cmc; 48 supape; 450 CP la 10800 rot/min; greutate 695 kg, ampatament 222 cm;

ecartament față 142 cm; ecartament spate 140 cm; soluția totul în spate, viteza maximă peste 320 km/oră.

28. — **LOLA T-280**: construită de cunoscutul specialist Eric Broadley, motor Ford-Cosworth V 8; 3000 cmc; 450 CP la 10000 rot/min; soluția totul în spate; cutie de viteze Hewland; ampatament 234 cm, ecartament față-spate 134 cm;

ALFA ROMEO



viteză peste 320 km/oră.

29. — **ALFA ROMEO 33/TT**: 8 cilindri în V; 3000 cmc; 4 arbori cu came în cap; injecție indirectă; 440 CP la 9800 rot/min; soluție totul în spate; șasiu construit din țevă de oțel; greutate 660 kg; viteză 330 km/oră.

30. — **PORSCHE 917**: 12 cilindri orizontali opuși; 4494 cmc; putere maximă 600 CP (DIN)

la 8300 rot/min; soluția totul în spate cu motor central longitudinal; injecție de benzină; diferențial autoblocant; 4 frâne disc, dublu circuit; viteză maximă 300—340 km/oră.

31. — **FERRARI 512 S**: 12 cilindri în V la 60; 4998 cmc; putere maximă 620 CP (DIN) la 8500 rot/min; soluția totul în spate cu motor central longitudinal, injecție indirectă de ben-

ABU



zină Lucas; răcire cu apă prin 2 radiatoare și 2 pompe; diferențial autoblocant, aprindere electronică; 4 frâne disc, dublu circuit; viteză maximă 350 km/oră.

32. — **SURTEES TS 10**: mașină de formula 2, inspirată după TS-9 și după Tyrrell ca aerodinamism față; motor Ford de 1850 cmc; 259 CP la 10000 rot/min; ampatament 238 cm; ecarta-

ment față 144 cm; ecartament spate 147 cm; viteză circa 280 km/oră.

33. — **CHEVRON B-20**: mașină utilizată de regretatul Jo Siffert; șasiu tubular; motor B.M.W de 270 CP; 2000 cmc; greutate 615 kg; viteză 275 km/oră.

34. — **G.R.D.-272** (Groupment Racing Development): mașină de formula 2; motor Ford

ABOUM



32



Cosworth BDA de 1798 cmc; 259 C.P.; radiatoare montate lateral; greutate 630 kg; viteză 260 km/oră.

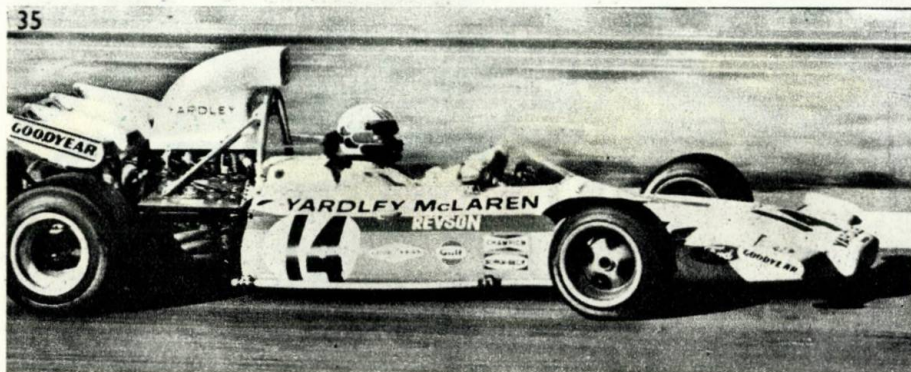
35. — **MC-LAREN-FORD M 19**: motor Ford Cosworth; 3000 cmc; V 8; 32 supape; 450 CP la 10500 rot/min; cutie de viteze Hewland; suspensie cu flexibilitate variabilă; viteza circa 330 km/oră.

36. — **MARCH-FORD 721 X** (formula 1): proiectat de tânărul constructor Robin Herd; motor Ford V 8; 3000 cmc; 460 CP; cutie de viteze construită din piese de origine Alfa-Romeo; radiatoare plasate lateral; se remarcă partea din față cu o formă aerodinamică inedită.

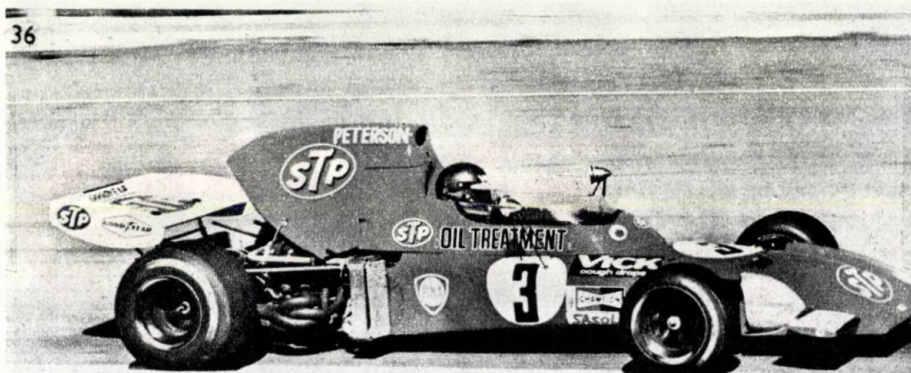
37. — **BRABHAM-FORD BT 34**: motor Ford Cosworth; 3000 cmc; V 8; 32 supape; 450 CP

ABOM

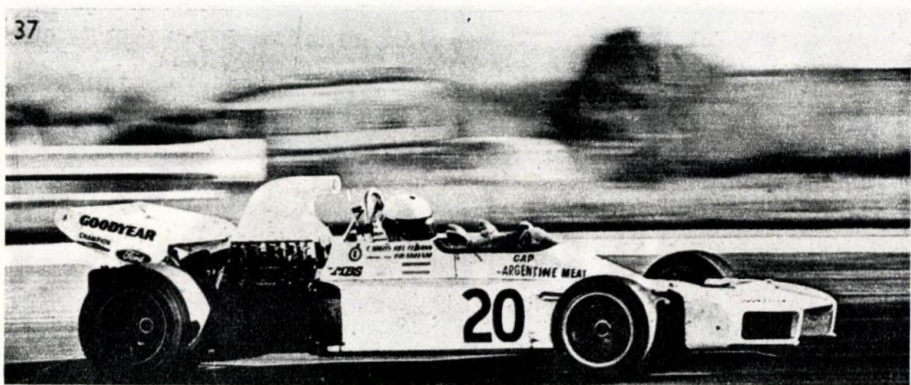
35



36



37



la 10500 rot/min; ampatament 241 cm; ecartament față 149 cm; ecartament spate 155 cm; rezervoarele de benzină așezate lateral, la mijloc.

38. — **SURTEES-FORD TS/9**: motor Ford Cosworth; V 8; 3000 cmc; 32 supape; 450 CP la 10500 rot/min; cutie de viteze Hewland; distanța între axe 254 cm; ecartament față-

spate 148 cm.

39. — **MATRA MS-120 C**: motor V 12 cu 48 supape; 3000 cmc; 465 CP la 10000 rot/min; greutate 620 kg; colectoarele eșapamentului construite din țevă de titan.

40. — **FERRARI 312-B 2**: motor 12 cilindri opuși de 3000 cmc; 48 supape; 480 CP la 12000 rot/min; marea noutate o găsim la suspensia

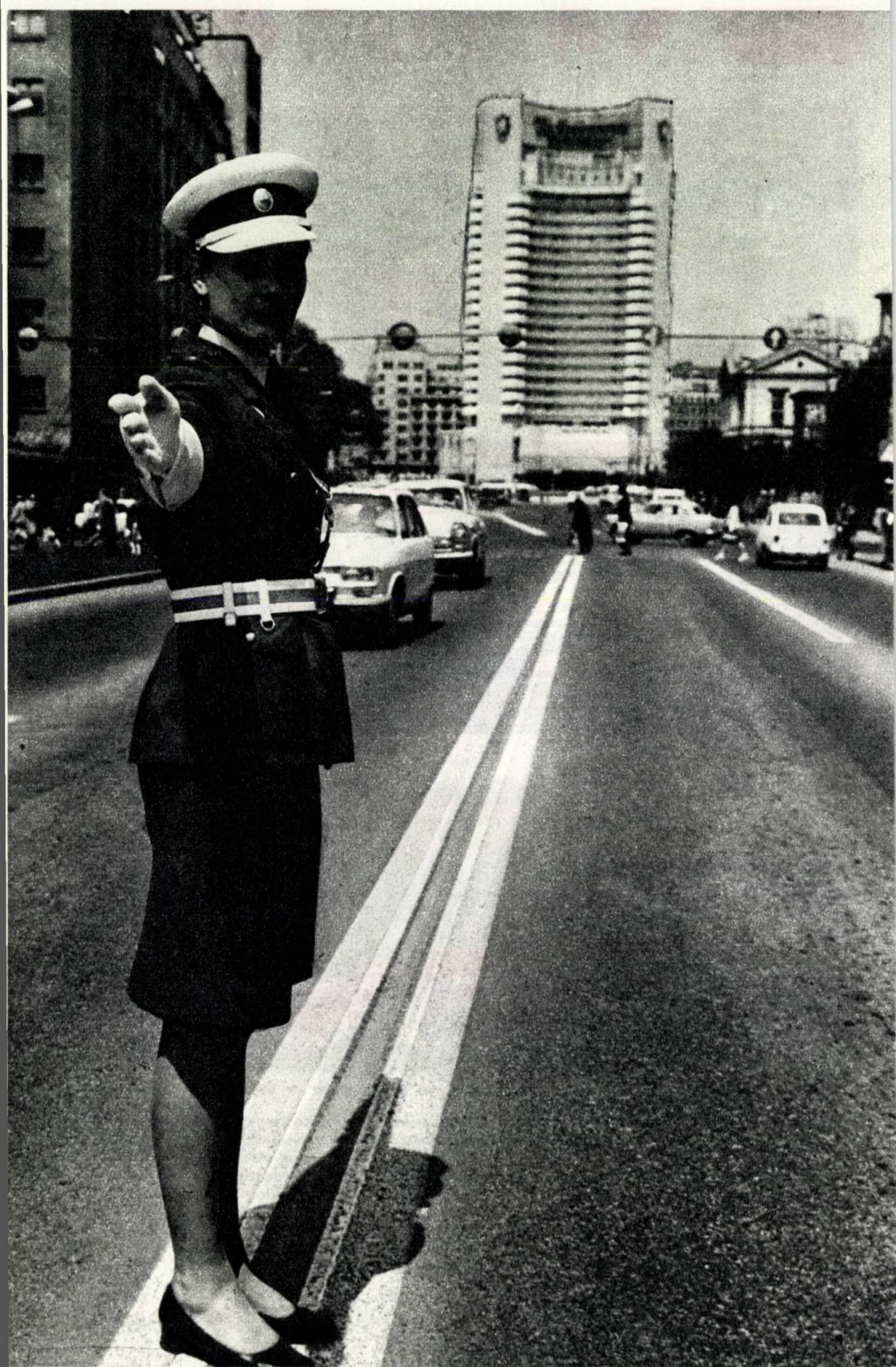
ABOM



din spate, la care amortizoarele și resoartele sînt montate orizontal (cea mai reușită realizare la mașinile de formula 1).

V-am prezentat în aceste pagini cîteva modele din producția mondială de automobile începînd cu mașinile de serie și terminînd cu bolizii de excepție, destinați întrecerilor sportive. Știm că «tabloul» nu este complet. Dar cine poate deveni exhaustiv într-un domeniu în care noutățile și modificările curg în cascadă, lună de lună și chiar săptămîină de săptămîină?





GESTUL STRĂZII

Iată că și pe străzile și bulevardele Capitalei au înflorit zîmbete pe care le așteptam de mult. Mă întâlnisem cu ele la Varșovia, unde milițiene cu ochi de cicoare mă invitau să opresc sau să pornesc, zîmbetul lor fiind mai mult decît liniștitor pentru un călător în țară străină.

Acum m-am reîntîlnit cu acest zîmbet pe străzile noastre și rîndurile de față vor să-i salute prezența. M-am întîlnit într-o dimineață cu cîteva femei, care mi-au dat senzația că asist la o paradă sui generis de grație și tinerețe. Nu m-ar fi mirat să le regălesc în paginile unei reviste de modă și mă gîndesc că străinii lor li s-a pregătit o întîlnire plăcută cu aceste prime reprezentate ale grației proverbiale a femeilor noastre. Gestul lor, plin de distincție și fermitate în același timp, se impune, pentru că mai ușor te convinge un zîmbet decît o sprînceană adunată într-o încrunțare.

Am auzit că tinerele pe care le admir au petrecut numeroase ore în săli cu spaliere deprinzînd mișcări de balet, că se «descurcă» în cîteva limbi de circulație universală, că farmecul lor a fost cultivat cu grijă, înnobilit. Pentru toate astea, forurile competente merită felicitările noastre fără rezerve.

În primele zile, pe teren, mai surprinzi cîte un gest timid, cîte o șovăială, poate, dar ce greșală imensă ar fi să ne îndoim de una dintre cele mai interesante inițiative ale circulației din ultimul timp.

Gestul străzii! Gestul care te oprește, te îndeamnă, te sancționează! El trebuie să aibă grație, sobrietate, fermitate, liniște, să se impună fără să intimideze, să certe fără să supere. Și cine poate face toate acestea cu mai mult farmec, decît o tinăra femeie?

Merg în mașină alături de un prieten, care cade pe gînduri. Într-un tîrziu aflu motivul. «Mă tot gîndesc ce infracțiune minoră să comit. Mare plăcere mi-ar face să plătesc o amendă».

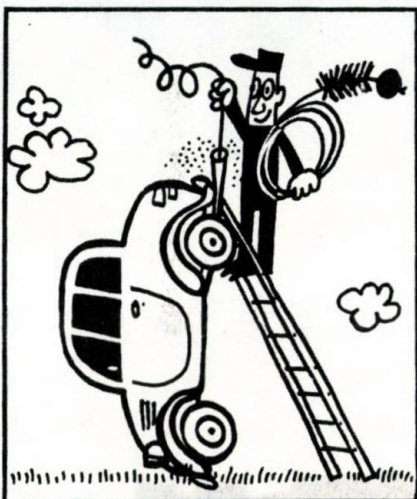
Știam la cine se referă.

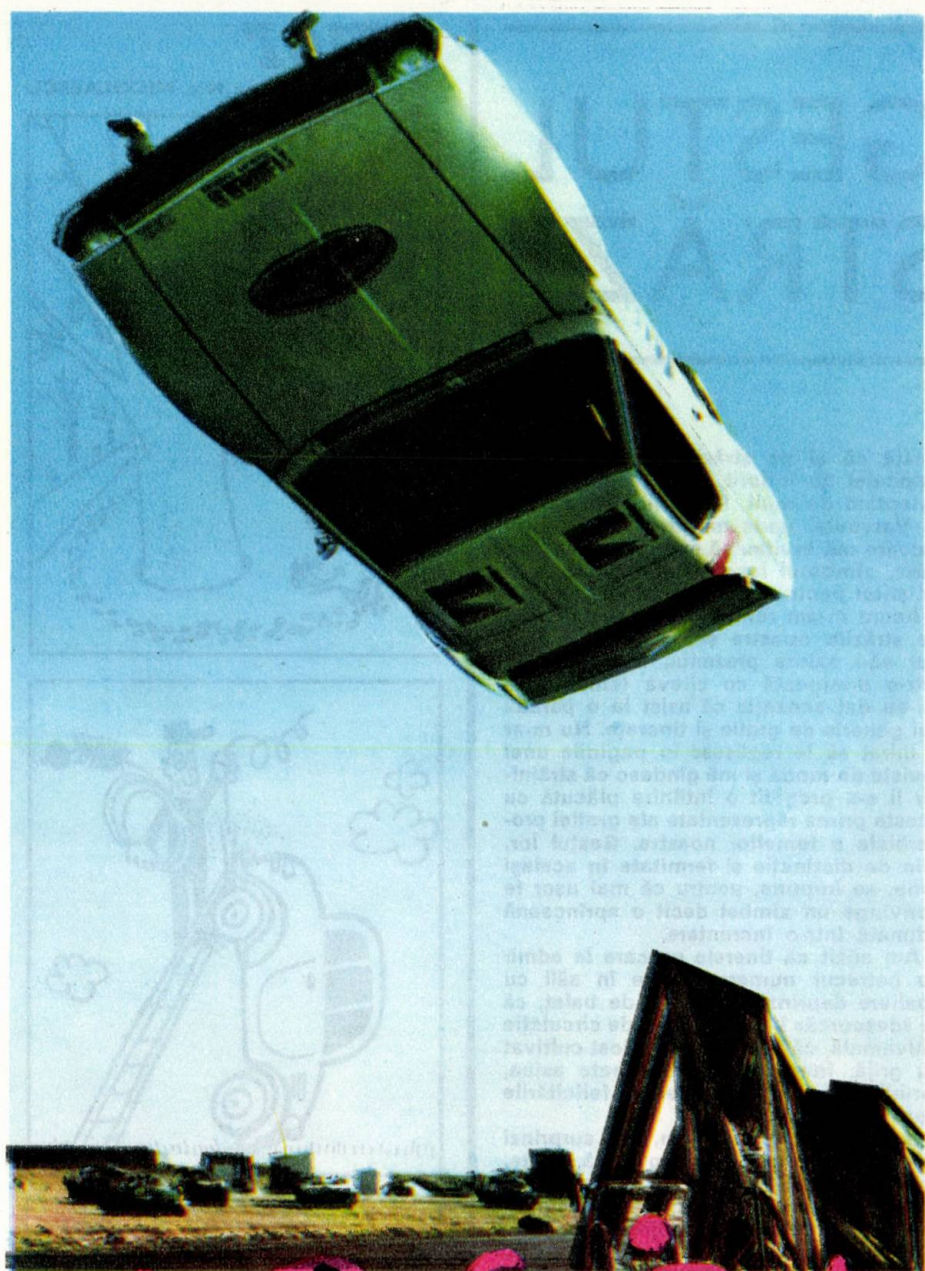
Mă întrebam cînd vor putea rosti asemenea vorbe șoferii amatori din cît mai multe orașe ale țării noastre.

Tudor POPESCU

umor

de Nic. NICOLAESCU





ASTROSPIRALA

**ACROBAȚIE AUTOMOBILISTICĂ
CU AJUTORUL UNUI...
CREIER ELECTRONIC**

La începutul anului trecut, pe astrodromul din Houston (Texas), un spectacol extraordinar a fost realizat de un automobil «Javelin». Acesta s-a îndreptat cu o viteză amețitoare spre prima

rampă, a urcat-o ca un fulger și, executând o spectaculoasă spirală prin aer, în urlul dezlănțuit al motorului ce învîrtea roțile în gol, s-a răscutit ca un burghiu, înșurubîndu-se în spațiul

dintre cele două rampe și, aterizând cu un zgomot înfundat pe cea de-a doua rampă, și-a continuat vijelios drumul, mergând normal, ca și cum cu câteva secunde înainte, n-ar fi zburat cu roțile în sus în fața spectatorilor.

Roy McHenry, specialist în aerodinamică, se gîndește la construcția, în viitor, a unor șosele care să ofere un factor de securitate cît mai elevat față de cel actual. Experiența cu «Javelinul» materializează și cercetările efectuate. Atît unghiurile de înclinație ale rampelor, distanța dintre ele, cît și viteza de deplasare a autovehiculului au fost calculate și realizate cu precizie de milionime de grad și de milimetru. S-a avut în vedere, în special, obținerea unui echilibru cît mai exact între accelerația gravitațională specifică și viteza automobilului, spre a se evita într-un grad cît mai mare orice risc.

Pentru experiență a fost cooptat Chick Galiano, pilot de reactoare și parașutist, cu peste 700 de salturi. Mașinii i-au fost aduse modificări deosebite, pentru a reuși această extraordinară spirală de 360 de grade, în plină viteză, la o greutate de o tonă și jumătate. A fost echipată cu aparate dintre cele mai ciudate, structura i-a fost armată cu numeroase roll-bare, iar pilotul a fost ancorat de scaun cu chingi asemănătoare celor folosite pe avioanele de vînătoare supersonice. Pentru a se stabili cu cît mai mare precizie viteza automobilului în timpul încercării, acestuia i s-a atașat la spate o roată suplimentară, de modelul celei de bicicletă, care, nefiind deranjată de nimic în învîrtirea ei, transmitea amănunțita turație unui contor special montat la bord.

«Astrospirală», cum a fost denumit saltul, nu a durat decît 3 secunde, dar el, pe lîngă fantasticul spectacol automobilistic, înseamnă concretizarea eforturilor cercetătorilor, care se luptă pentru o stradă fără accidente.» (N.O.)

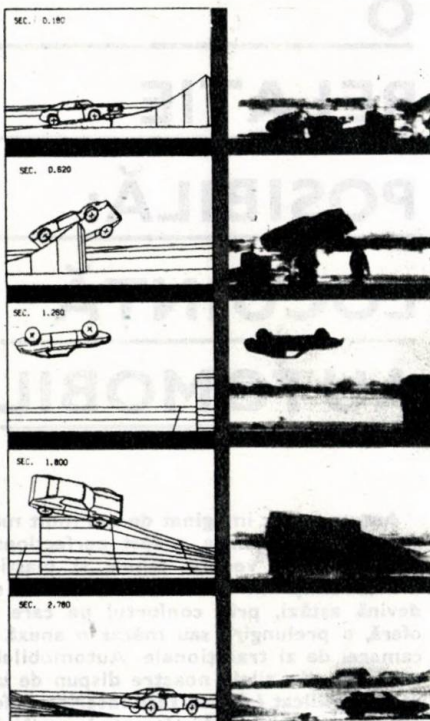
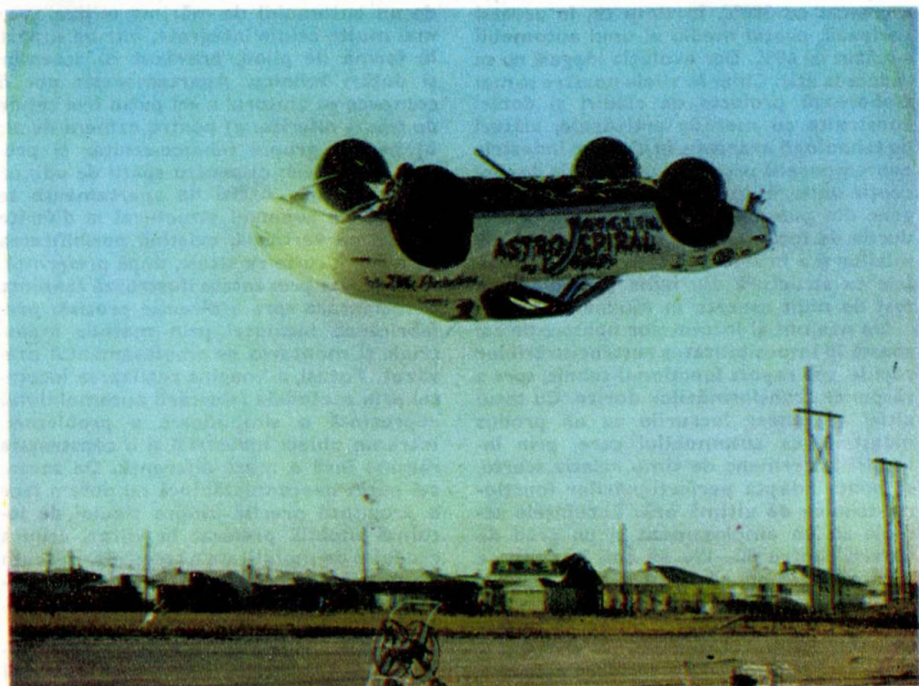


Diagrama temporală a mișcărilor autovehiculului, calculate electronic, și evoluția materializată într-o identitate perfectă.



O

RELATIE POSIBILĂ: LOCUINȚĂ- AUTOMOBIL

Automobilul, imaginat de om mult mai târziu decât locuința, a fost perfecționat din punct de vedere tehnic și plastic, într-un timp extrem de scurt, tinzând să devină astăzi, prin confortul pe care îl oferă, o prelungire sau măcar o anexă a camerei de zi tradiționale. Automobilele moderne din zilele noastre dispun de un confort ridicat (climatizare interioară, fotolii-pat, suspensii elastice etc.), așa încât nu este exagerat să se spună că ele au devenit un fel de locuință mobilă.

Între locuință și automobil a apărut cu vremea o întrepătrundere de relații funcționale, așa încât societatea a început să le compare și să descopere o evoluție inegală. Încă de acum trei decenii, un mare arhitect făcea constatarea că, între anii 1913 și 1937, nivelul mediu al costului locuinței a crescut cu 390%, în timp ce, în aceeași perioadă, prețul mediu al unui automobil a scăzut cu 60%. Dar evoluția inegală nu se reduce la atât. Chiar în zilele noastre se mai elaborează proiecte de clădiri și dotări construite cu metode artistice, alături de tehnologii avansate, în timp ce industria contemporană produce automobile de concepție unitară, cu piese componente omogene din punct de vedere tehnic. În producția de locuințe nu a trecut epoca cărămizilor și a mistriei, în timp ce automobilele cu structură din lemn și felinare au fost de mult așezate în muzee.

Un neajuns al locuințelor noastre de azi constă în imposibilitatea restructurării lor rapide, sub raport funcțional-tehnic, spre a răspunde transformărilor dorite. Cu totul altfel se petrec lucrurile cu un produs industrial ca automobilul care, prin înlocuirea la termene de timp relativ scurte, se poate adapta perfecționărilor funcționale-tehnice de ultimă oră. Locuințele actuale au un amplasament și un grad de dotare pentru 80—100 de ani, în timp ce automobilele epocii noastre se înlocuiesc la numai 8—12 ani, contribuind în acest fel la încurajarea industriei pentru a le îmbunătăți neîncetat.

Meritul automobilului modern este că a

oferit un model de producție bazat pe principiul produsului fabricat în industrie, în mod organizat, și nu la locul de folosință. De asemenea, modul de realizare a acestui vehicul a furnizat o prețioasă experiență în diversificare a modelelor și ieftinire a lor, printr-o inteligență organizare a producției. Apariția formelor de locuință mobilă (rulotă-vagon-dormitor-celulă de locuit transportabilă prin containerizare) a însemnat un exemplu în plus, în vederea tipizării funcțiunilor și rezolvării de spații adecvate acestora, prin metode industriale.

Experiența producției de autovehicule ne oferă imaginea unei locuințe diversificate, adaptate nevoilor familiilor cu o compunere foarte variată, cu o împărțire și amenajare interioară ușor de modificat în cursul timpului. De aceea, mai mulți arhitecți propun trecerea la celule de locuit susținute de un suport structural, amplasat într-un loc determinat prin planul de sistematizare, durabil în timp, realizat probabil din elemente prefabricate, cu racorduri la surse de energie și dotări edilitare.

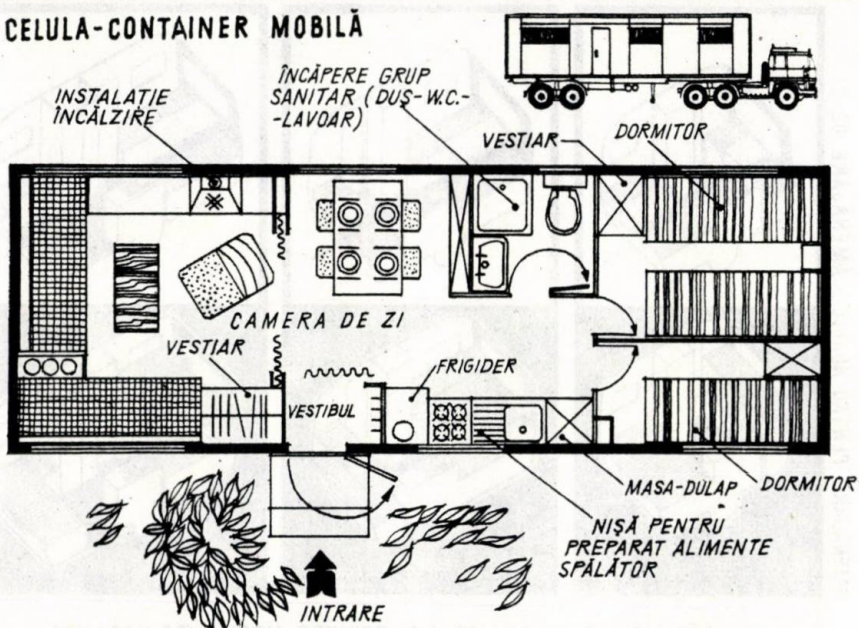
Diferite firme au și lansat în fabricație celule de locuit de mărimea unui apartament minimal, care pot fi transportate asemenea unui container, pe un auto-tractor. Celula «Casamobil», spre exemplu, conține un apartament pentru cinci persoane, compus din cameră de zi, două dormitoare și grup sanitar. Bucătăria minimală este proiectată într-o nișă în cadrul camerei de zi. Acest tip de celule se amplasează pe teren aproximativ plan, putându-se combina. Ele au însă neajunsul că nu utilizează rațional terenul, neputând fi suprapuse.

Alți arhitecți au proiectat o locuință mobilă și extensibilă, care poate fi tractată de un automobil de mărime mijlocie, cu mai multe celule integrate, într-un suport în formă de pilon, prevăzut cu ascensor și dotări tehnice. Apartamentele pot fi compuse cu ajutorul a cel puțin trei celule de tipuri diferite: a) pentru camera de zi; b) pentru grupul tehnico-sanitar și prepararea mesei; c) pentru spații de odihnă și depozitare. Astfel de apartamente se fixează pe suportul structural la diferite nivele, pe verticală, existând posibilitatea de a fi înlocuite cu altele, după preferință.

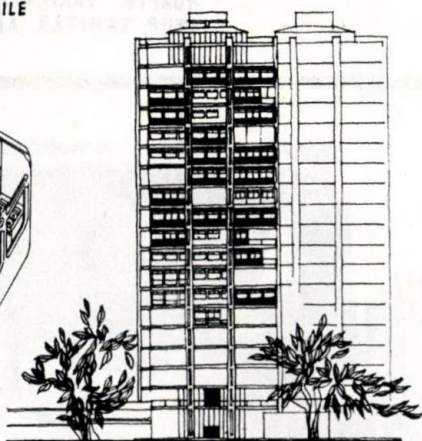
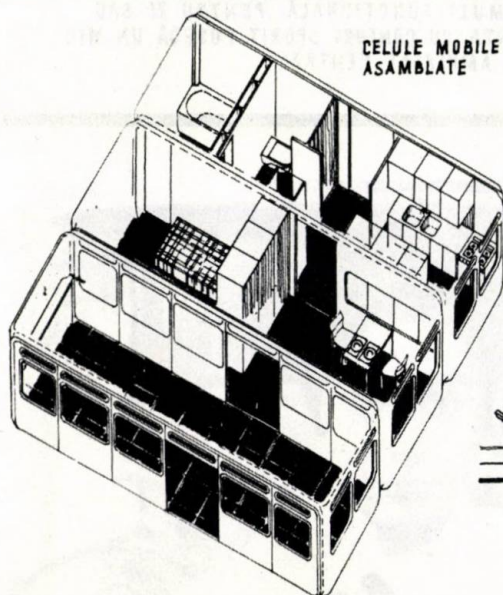
Modelele prezentate ilustrează tendința de orientare spre o direcție precisă: prefabricarea locuinței prin metode industriale și montarea pe amplasamentul prevăzut. Totuși, a imagina realizarea locuinței prin metodele fabricării automobilului reprezintă o simplificare a problemei. Între un obiect industrial și o construcție rămâne încă o mare diferență. De aceea, cel puțin deocamdată, încă nu putem face o prognoză precisă asupra tipului de locuință mobilă preferat în viitor, asupra gradului de mobilitate a acesteia, așa cum nu se poate preciza acum tipul automobilului de mline și sursa lui de mobilitate.

Arh. Horia CONSTANTINESCU-
STRIHAN

CELULA-CONTAINER MOBILĂ

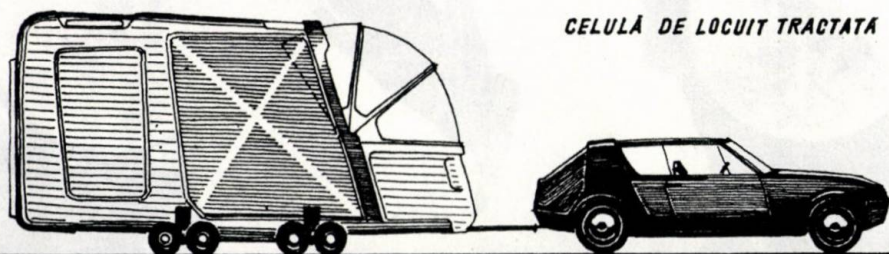


CELULE MOBILE ASAMBLATE

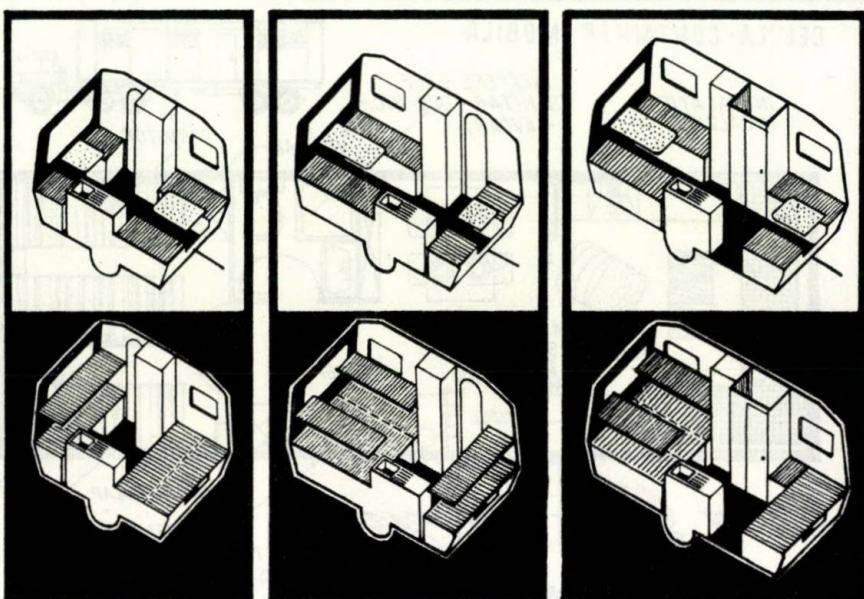


BLOC CU CELULE MOBILE

CELULĂ DE LOCUIT TRACTATĂ



AMENAJARE PENTRU NOAPTE - AMENAJARE DE ZI



RULOTE - TIPURI MINIMALE DE LOCUINTE MOBILE DE VACANȚĂ ÎN TREI VARIANTE DE CONFORT PENTRU 4 - 7 LOCURI, CU MOBILARE MULTIFUNCȚIONALĂ PENTRU ZI SAU NOAPTE. VARIANTA CU CONFORT SPORIT POSEDĂ UN MIC GRUP SANITAR AMPLASAT CENTRAL.



Două epoci, două feluri de a privi: cu faruri «de muzeu» și cu ochii limpezi, larg deschiși...

PLOIEȘTI- CHEIA- BRAȘOV PRIN PASUL BRATOCEA

Se poate spune că drumul național 1 A este unul din cele mai frumoase drumuri turistice care unește orașele Ploiești și Brașov pe Valea Teleajenului și prin Pasul Bratocea. Traseul este deosebit de atractiv și de aceea îl recomandăm cu căldură nu numai autoturștilor, ci tuturor celor care iubesc drumeția.

Chiar de la ieșirea din Ploiești, după traversarea Teleajenului, drumul străbate o zonă de șes subdeluroasă, în care se zăresc la tot pasul siluetele zvelte ale sondelor mai vechi sau mai noi. După 25 km, în localitatea Gura Vitioarei, o tablă indicatoare așezată la o intersecție amintește că spre stînga, la circa 10 km, se află orașul și băile Slănic. Acolo pot fi vizitate: «Muntele de sare», «Grotă» și «Lacul Miresei». Drumul este modernizat în întregime. O precizare: de la Ploiești la Slănic se poate merge și pe drumul județean paralel cu D.N. 1 A, drum modernizat și el, care trece prin noul și cochetul oraș muncitoresc Plopeni, clădit în mijlocul pădurii.

Pe traseul D.N. 1 A, se poate face un popas la «Hanul Roșu» unde, între altele, există un «Muzeu al transporturilor și al Văii Teleajenului». În continuare se ajunge la Vălenii de Munte. Vechiul târg, cunoscut încă din secolul al XI-lea, s-a transformat rapid în ultimii douăzeci de ani, ca de altfel toate orașele țării. De el se leagă îndeosebi numele marelui istoric și savant Nicolae Iorga. Acesta a înființat aici, în 1908, prima Universitate Populară care a funcționat pînă în 1940 și care s-a redeschis apoi în anii de după Eliberare.

Alături de Muzeul memorial «Nicolae Iorga», se mai pot vizita Muzeul de istorie a orașului și Biserica Mănăstirii Văleni, monument istoric ridicat în 1680.

Orașul se află într-o bogată zonă pomicolă cunoscută, între altele, și prin renumita țuică de Văleni.

La ieșirea din oraș, se ramifică spre dreapta un drum județean modernizat care face legătura între Valea Teleajenului și Valea Buzăului. Mergînd în continuare pe D.N. 1 A, care se desfășoară acum pe malul drept al Teleajenului, se zăresc, departe în stînga, siluetele munților Ciucas și Zăganu și mai încolo, la dreapta, în marginea zării, munții Buzăului.

De la Mineciu, calea ferată normală cedează locul uneia mai mică, o cale ferată forestieră. Trenulețul forestier, cu locomotiva sa arhaică, reprezintă pentru turist o apariție interesantă și amuzantă în același timp.

La km 128, pe stînga drumului, se află mănăstirea Suzana, clădită în 1740. Acolo se pot admira obiecte și documente de rit, se poate lua masa și poposi peste noapte.

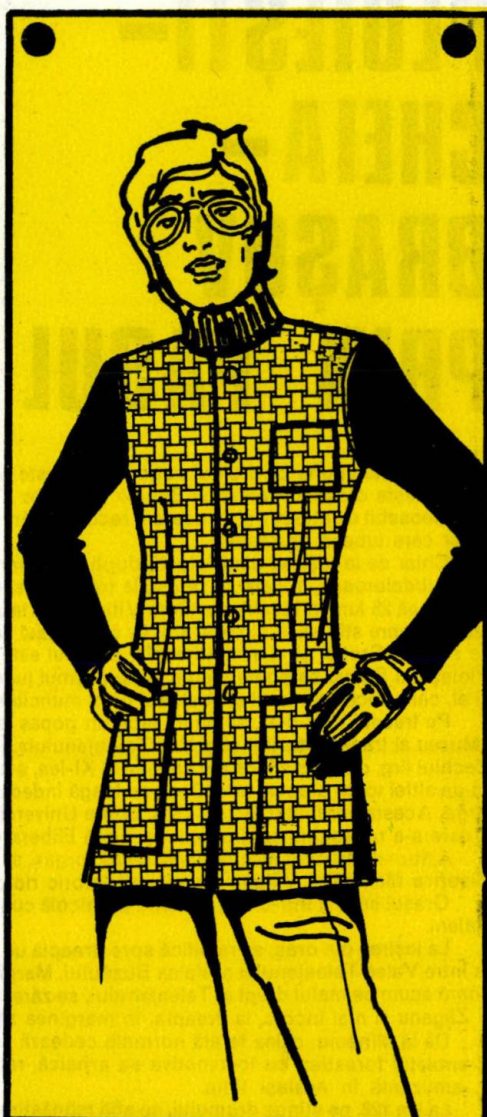
După încă 10 km de drum se ajunge în frumoasa stațiune Cheia. Situată la o altitudine medie (870 m), între Ciucas, Zăganu și muntele Roșu, cu un climat subalpin, cu un aer ozonat, improsătat de curenții ce se formează între vale și creste; stațiunea este din ce în ce mai solicitată de turiști, cu atît mai mult cu cît se află la aceeași distanță de orașele București, Ploiești și Brașov.

Plimbările prin stațiune se pot completa cu vizitarea Mănăstirii Cheia (înființată în 1835) și cu vizitarea cabanei Muntele Roșu, aflată la 1250 m altitudine. Această cabană constituie punctul de plecare pentru cîteva ascensiuni spre masivul din jur: Zăganu (vf. Grohotiș 1771 m), Ciucas (1956 m).

Traseul de la Cheia spre Brașov trece prin zone foarte pitorești, destul de puțin cunoscute de amatorii de drumeție. Șoseaua se strecoară în serpentine pe sub stîncile Zăganului, oferind la fiecare curbă priveliști de neuitat. Trecînd de Curmătura Ciucasului, la distanță de 20 km de Cheia, se află Cabana Babarunca, unde se poate face un popas și de unde se pot iniția ascensiuni în Munții Ciucas sau în Munții Baiului.

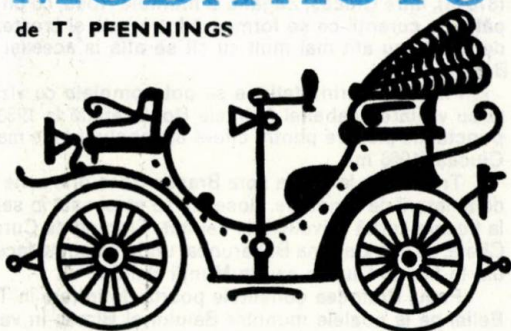
Pasul Bratocea constituie poarta de intrare în Transilvania. De aici drumul coboară valea Beliei pe la poalele munților Baiului și Birsei. În vale se zărește orașul Săcele «avanpost» al orașului Brașov, unde se poate vizita muzeul etnografic al Țării Birsei. La mică distanță, spre dreapta, se află localitatea Zizin, importantă stațiune balneară, la care se poate ajunge pe un drum local modernizat.

Drumul nostru se termină la ieșirea din Săcele (la km 177), unde se realizează joncțiunea cu drumul național nr. 1, București-Brașov (E 15).



MODA AUTO

de T. PFENNINGS



● Jachetă din diftină. Tighelurile late formează garnitura acestei jachete sport.

● Bluză de culoare închisă cu tigheluri albe, cordon din materialul bluzei și al garniturii de la pălărie.

● Vestă tricotată pentru bărbați



CALE LIBERĂ, ÎN DEPLINĂ SIGURANȚĂ, CIRCULAȚIEI RUTIERE!

de general-maior
Haralambie VLĂSCLEANU

Sporirea parcului auto și creșterea ponderii autovehiculelor ca mijloc rapid de folosință publică și personală, pentru transporturi de mărfuri și călători, a mărit în mod considerabil traficul auto pe drumurile noastre naționale. În anul 1972 a continuat să se înregistreze o mărire a volumului de trafic în toate anotimpurile anului, pe întreaga rețea rutieră, inclusiv pe acele trasee care altă dată erau considerate drumuri de interes sezonier. În foarte multe orașe și în zonele de penetrație ale acestora se concentrează zilnic valori de trafic ce depășesc simțitor circulația anilor 1968—1970.

An de an statul nostru socialist investește milioane de lei pentru construcții de drumuri și străzi noi, pentru modernizarea și întreținerea celor vechi, pentru echiparea lor cu indicatoare și marcaje de diri-

jare, pentru eliminarea unor curbe periculoase sau locuri lipsite de vizibilitate, pentru construirea unor pasaje denivelate. Se extind mijloacele de semnalizare reflectorizantă, se automatizează dirijarea circulației în intersecții etc.

În cursul anului 1972, în cadrul acțiunii de modernizare a drumurilor și străzilor, organele Consiliilor populare, cele de administrare a drumurilor, precum și organele Ministerului de Interne, care răspund de siguranța circulației, au desfășurat o laborioasă activitate pentru stabilirea celor mai necesare și urgente lucrări de amenajări rutiere, cuprinse sau nu în planul de realizări din actualul cincinal.

Anul 1972 marchează darea în folosință integrală a primei autostrăzi românești, pe distanța București—Pitești. Aceasta a dus la o redistribuire a debitului rutier,

ce se concentrează în orașul Pitești din direcția Timișoara—Craiova—Slatina, din direcția Oradea—Sibiu—Rm. Vilcea și din alte direcții. Noua magistrală rutieră subțiază traficul de pe drumul național 7, dând posibilitatea să se circule mai fluent dinspre zonele Brașov—Cîmpulung Muscel și Pitești—București. În plus, vechiul drum București—Pitești (DN 7) poate face față acum, în mai bune condiții, traficului greu între cele două puternice centre economice, ramificația circulației autocamioanelor desfășurându-se în mod armonios; autostrada preia autoturismele și le dă posibilitatea folosirii unei viteze de deplasare sporită, cu un grad mai mare de siguranță a circulației.

Tot în 1972 s-au dat în folosință câteva pasaje denivelate, printre care menționăm pe cele din zona orașului București, spre Constanța. Construirea acestor pasaje a eliminat definitiv strângările traficului rutier, ce se produceau de zeci de ori în timp de 24 de ore, datorită închiderii barierelor de cale ferată. S-a încheiat, de asemenea, lărgirea drumului național nr. 1 (București—Ploiești), creîndu-se câte două benzi de circulație pe sens. Alți peste 1 000 km de drumuri au fost modernizate.

În interiorul orașelor s-au amenajat peste 200 de intersecții, prin lărgirea și îndreptarea unghiurilor, mărindu-se posibilitatea luării virajelor și îmbunătățindu-se condițiile de vizibilitate. S-au eliminat numeroase puncte periculoase, prin lărgirea curbilor și construirea de parapete sau instalarea de glisiere metalice.

În localitățile rurale s-a continuat construirea de trotuare, iar pe marginea drumurilor s-au creat spații speciale pentru oprirea autobuzelor (în vederea coborîrii și urcării pasagerilor) și s-au creat spații pentru staționarea celorlalte genuri de autovehicule.

Indicatoarele luminoase, care au un foarte mare grad de funcționalitate pe timpul nopții sau în caz de ceață, sînt astăzi prezente în mai toate orașele noastre, iar unele din ele au început să fie instalate chiar și în localitățile rurale.

S-au aplicat marcaje longitudinale și

transversale pe 10 000 de km de drumuri și străzi.

Acțiunea de educație rutieră s-a intensificat, atât în orașe cît și la sate. În școlile de cultură generală și licee a fost diversificat procesul de instruire rutieră a elevilor. Patrurile rutiere, formate din pionieri și elevi, au cunoscut o continuă dezvoltare. Activul de șoferi voluntari, care sprijină organele de miliție într-o serie de probleme legate de circulația rutieră, și-a adus o mai bună contribuție la depistarea unor puncte periculoase pentru circulație, a sesizat cu operativitate unele greutăți create pe drumurile publice (polei, mîzgă, gropi etc.), dîndu-ne posibilitatea să intervenim operativ acolo unde era nevoie.

Putem afirma cu satisfacție că în anul 1972 am fost sprijiniți în munca noastră de mii de cetățeni. Aceștia ne-au adus la cunoștință o serie de neajunsuri existente în sistematizarea circulației și ne-au semnalat unele cazuri de încălcarea normelor de circulație pe drumurile publice.

Realizările, trecute succint în revistă aici, nu sînt în măsură să ne satisfacă. Circulația pe drumurile publice ridică în continuare un mare număr de probleme, cifra accidentelor rutiere menținîndu-se încă la un nivel destul de ridicat. De aceea, preocuparea noastră majoră și permanentă rămîne și pe viitor concentrată în jurul a două obiective fundamentale: siguranța traficului și condițiile în care se realizează deplasarea vehiculelor și pietonilor.

Pornind de la aceste obiective, s-a întreprins și continuă să se întreprindă o serie de măsuri menite, pe de o parte, să prevină producerea accidentelor, pierderile de vieți omenești, vătămările corporale și pagubele materiale, iar pe de altă parte, să se creeze circulației, sub raportul semnalizării și amenajărilor rutiere, condiții tot mai favorabile de desfășurare.

Progresele înregistrate în ultimii ani în circulația din țara noastră, sub aspectul creșterii numărului de autovehicule și al utilizării lor cu intensitate sporită, au ridicat într-o măsură însemnată rolul traficului rutier în ansamblul transporturilor, generînd în același timp o serie de schim-



bări de natură economică, urbanistică, socială. Pe măsura acestor schimbări, s-au depus eforturi pentru adaptarea populației la cerințele unei circulații aflate în plin proces de dezvoltare, ca și pentru îmbunătățirea și modernizarea condițiilor de trafic.

Cu toate măsurile luate, pe drumurile noastre se comit încă numeroase abateri de la regulile de circulație. Accidentele se produc într-un număr nepermis de mare față de eforturile materiale ce se fac pentru îmbunătățirea circulației, iar în calea desfășurării fluente a traficului se ridică încă destule obstacole.

Mă simt obligat să subliniez și de această dată că, în ciuda unor păreri ce vor să pună cauzele săvârșirii accidentelor pe seama intensificării circulației, practica a demonstrat și demonstrează, de fiecare dată, că siguranța traficului este periclitată nu de creșterea numărului vehiculelor, ci de încălcarea normelor legale de deplasare pe drumurile publice. Statistica accidentelor arată concludent care sînt cauzele generatoare de astfel de evenimente rutiere. Accidentele înregistrate pe drumurile publice se datoresc în principal vitezei excesive, depășirilor neregulate, încălcării regulilor de prioritate și consumului de băuturi alcoolice. Accidentele comise din vina pietonilor își au originea, în cele mai frecvente cazuri, în neatenția la traversarea drumurilor și în trecerea străzii sau a drumului prin locuri nepermise.

Oricît ar părea de simplu, adevărul rămîne același: dacă toți conducătorii de vehicule și pietonii ar respecta regulile de circulație, nu s-ar produce accidente. Din păcate, nu toți cetățenii sînt pătrunși de justetea acestui adevăr și, de aceea, se impune să facem totul pentru ca fiecare participant la trafic să fie convins de necesitatea respectării regulilor de folosire a drumului public.

De la o vreme începe să se facă simțită o situație mai puțin remarcată în trecut. O parte dintre conducătorii auto, îndeosebi cei care posedă mai de mult permis de conducere, nu cunosc o serie de reguli de circulație, ca și semnificația unor indicații și marcaje rutiere. Sondajele făcute în acest sens au evidențiat că aproape jumătate din cei examinați nu posedau nici măcar cunoștințele de bază, adică acelea ce se pretind pentru obținerea unui permis de conducere. Firește, o asemenea situație nu poate lăsa indiferente conducerea unităților deținătoare de autovehicule și, în general, pe nici un posesor de permis de conducere, fie el profesionist sau amator. Fiecare dintre factorii care poartă răspunderea în această privință trebuie să ia neîntîrziat măsuri pentru ca toți șoferii să fie la curent cu regulile de circulație, să cunoască modificările și completările aduse legislației rutiere. Un aport substanțial trebuie să-l aibă în această privință șefii de garaje și de coloane, filialele Automobil Clubului Român, toți conducătorii auto. Este absolut

necesar să impulsionăm procesul de însușire și adîncire a cunoștințelor despre regulile de circulație.

O atenție deosebită trebuie să acordăm stării tehnice a autovehiculelor. Se cere evitată situația din anii trecuți, cînd majoritatea autovehiculelor a fost supusă controlului tehnic abia în ultimele zile dinaintea termenului de închidere a acțiunii și, astfel, unele dintre revizii s-au făcut în pripă, superficial, fără să-și atingă scopul dorit. Drept urmare, peste 100 dintre accidentele de circulație, datorate defecțiunilor tehnice, s-au produs cu autovehicule pentru care se eliberaseră dovezi că au fost... revizuite!

Peste o treime din accidentele de circulație se produc din cauza încălcării regulilor de deplasare pe drumurile publice de către pietoni. Acest lucru reclamă, din partea tuturor factorilor interesați, întreprinderea de măsuri pentru ca nici un pieton să nu contravină regulilor de circulație, să nu provoace accidente și să nu devină victimă a acestora. În ceea ce le privește, organele miliției sînt hotărîte să acționeze cu toată fermitatea și consecvența pentru întărirea ordinii în rîndul pietonilor, pentru combaterea tuturor cauzelor generatoare de accidente.

Acordînd o importanță sporită acțiunii de creștere a disciplinei în rîndul pietonilor, nu intenționăm cîtuși de puțin să slăbim atenția față de celelalte categorii de participanți la trafic. Dimpotrivă, printr-un număr de măsuri prevăzute pe această linie, se înscrie și sistemul de patrulare permanentă, cu echipe auto și moto, pe șoselele intens circulate, în zonele centrale ale orașelor, în vederea prevenirii și combaterii abaterilor de la regulile de circulație, a fluidizării traficului, a eliminării obstacolelor și asigurării unei deplasări operative la locul unde se produc aglomerații.

Concomitent, s-a pus și se va pune accentul pe perfecționarea pregătirii profesionale a agenților de circulație, pe creșterea competenței lor în aplicarea măsurilor stabilite, pe lărgirea și diversificarea gamei de forme și metode menite să prevină evenimentele rutiere. Un loc de seamă îl ocupă în acest context folosirea unor aparate și instalații tehnice capabile să depisteze operativ și fără echivoc o serie de abateri cum sînt: viteza excesivă, depășirile neregulate, neacordarea priorității, defecțiunile tehnice, folosirea incorectă a luminilor și altele.

În ansamblul măsurilor destinate ridicării gradului de siguranță a traficului, un mare accent îl punem pe îmbunătățirea condițiilor de desfășurare a circulației prin:

- terminarea cu prioritate a lucrărilor de eliminare a punctelor periculoase, în primul rînd de pe traseele deschise traficului internațional;

- continuarea amenajărilor de refugii și alveole în afara părții carosabile.

De o deosebită importanță pentru buna desfășurare a circulației sînt și măsurile

de modernizare a semnalizării rutiere, prin instalarea unui număr sporit de indicatoare luminoase, în special pe arterele de penetrație și de tranzit ale orașelor, precum și folosirea, pentru dirijarea traficului, a indicatoarelor recent introduse. O atenție deosebită se va acorda în acest sens semnalizării și presemnalizării de orientare.

În marile orașe se vor introduce semafoare multiplu temporizate pentru circulația autovehiculelor și pietonilor și apoi se vor extinde și corela comenzile semafoarelor pe grupuri de intersecții.

O îmbunătățire substanțială dorim să obținem pe linia reglementării regimului staționării-parcării, în special în zonele centrale ale marilor orașe și să eliminăm opririle și staționările pe arterele modernizate. Avem în vedere în acest sens amenajarea de noi locuri de parcare și semnalizarea adecvată a acestora, crearea unor posibilități de parcare-staționare cu regim limitat în zonele centrale, extinderea parcarilor pe trotuare, iar pe șosele folosirea în acest scop a refugiilor și spațiilor special create.

Gradul de intensitate a traficului rutier impune ca organizarea aprovizionării unităților comerciale, situate pe arterele intens circulate din marile orașe, să se facă pe timpul nopții; în timpul zilei să se folosească în acest scop doar autovehiculele cu gabarit redus și să se evite orele de vîrf ale circulației.

Un alt domeniu în care vrem să acționăm cu eficiență sporită este cel al popularizării regulilor de circulație. În acest sens solicităm un sprijin mai mare din partea radioului, televiziunii, presei, a școlii care pot să facă mult mai mult pentru educarea rutieră a viitorilor cetățeni ai patriei. De asemenea, dorim să atragem un mai larg activ de specialiști pentru realizarea diverselor forme de manifestare a propagandei rutiere și să simțim mai eficient, în acest sens, sprijinul ACR și chiar al organelor A.D.A.S. Dorim să contribuim cît mai eficient la educarea tuturor cetățenilor în spiritul respectării regulilor de circulație, pentru crearea unei opinii de masă împotriva atentatorilor la siguranța circulației.

INTREPRINDEREA PRESTĂRI SERVICII

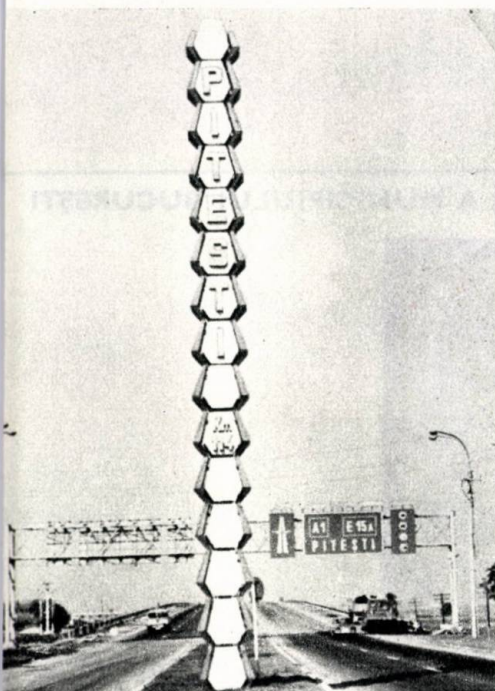
Str. Berzei, nr. 25



Execută nichelaj și cromaj de bună calitate la obiecte metalice, tacîmuri, piese auto etc. pentru populație și întreprinderi socialiste prin unitatea din strada Lăzureanu nr. 19, sector 6.



COMENZI ȘI RELAȚII LA TELEFON:
14.85.35; 14.00.39 și 41.15.52



CUM CIRCULĂM PE AUTOSTRADA BUCUREȘTI— PITEȘTI

La 1 iulie 1972 a fost dată în folosință prima autostradă din țara noastră. Iată câteva date mai importante: 100 km lungime, cu două sensuri de circulație de câte 7 m lățime, despărțite de o zonă verde de 4 m. Fiecare sens este constituit din două benzi de circulație de câte 3,5 m. Îmbrăcăminte rutieră adoptată este betonul asfaltic, iar ambele sensuri de circulație dispun de o bandă de siguranță de 3 m, din pământ stabilizat, ce urmează să se asfalteze. Spațiul verde central, ce se va completa cu vegetație pitică, are rolul de a forma un ecran protector împotriva orbirii cu farurile autovehiculelor ce vin din sens contrar. În total, platforma autostrăzii are 24 de metri.

Razele curbilor de peste 5 000 m, precum și declivitățile minime de 2% permit dezvoltarea vitezei maxime admise în condiții de siguranță.

Dar așa cum bine se cunoaște, ceea ce definește o autostradă este amenajarea denivelată a tuturor intersecțiilor, accesul și ieșirile din autostradă făcându-se numai prin aceste noduri rutiere prevăzute cu benzi de accelerare-decelerare.

Dacă avem în vedere și semnalizarea modernă, de dimensiuni sporite și reflectorizantă, care s-a instalat și continuă să fie completată, se poate spune că autostrada București—Pitești se înscrie în normele internaționale privind execuția marilor drumuri pentru circulația autovehiculelor.

Lăsând în grija organelor de drumuri din cadrul M.T.T.c. de a completa minusurile încă existente pentru o asemenea construcție (închiderea traversărilor existente în multe puncte, asfaltarea benzilor de urgență, plantarea în întregime a spațiului verde central, protejarea cu glisiere a pilonilor centrali de susținere a podurilor peste autostradă, îngrădirea laterală a autostrăzii și îmbunătățirea semnalizării prin marcarea laterală de delimitare a spațiului carosabil), dorim să reamintim câteva din regulile specifice circulației pe autostrăzi.

Accesul pe autostradă se face numai prin căile anume destinate acestui scop. Nu trebuie să se uite în nici o împrejurare că autovehiculele care circulă deja pe autostradă au prioritate.

Angajarea de pe pista de accelerare se face numai pe banda din dreapta. Dacă intensitatea traficului nu vă permite intrarea, atunci încetiniți sau opriți la începutul sau mijlocul pistei de accelerare, reluând manevra atunci când intervalul între două autovehicule vă permite acest lucru.

Pe autostradă se circulă pe banda din dreapta. Banda de lângă scuarul central se folosește numai pentru efectuarea depășirilor.

Nu este permis să se oprească pe acostament, decât în cazurile de necesitate cum ar fi: defecțiuni tehnice care nu permit să se continue drumul, ajutor activ în caz de accident, condiții atmosferice foarte proaste, indispoziție bruscă sau stare de rău a conducătorului sau a pasagerilor. Pe timpul opririi, pe acostament fiind, se instalează triunghiul reflectorizant la 100 m în spatele autovehiculului. Cu atât mai puțin nu poate fi vorba de o oprire în cale curentă pe autostradă. La vitezele ridicate la care se circulă, orice staționare pe sensul de circulație devine un obstacol deosebit de periculos. Pentru un popas, căutați locurile de parcare anume amenajate (din păcate, aproape inexistente!).

În timpul mersului, urmăriți atent autovehiculele din față și din spatele dv. Arătați clar celorlalți conducători ce manevră intenționați să faceți, semnalizând din timp și asigurându-vă că nu stînjești pe nimeni. Circulați pe mijlocul benzii și nu accelerați atunci când sinteți depășit.

Aruncați-vă din cînd în cînd ochii asupra indicatorului de viteză și nu uitați că autostrada nu este pistă de încercări. Nu rulați însă nici prea încet, pentru că și în felul acesta puteți incurca circulația.

Păstrați o distanță suficientă, cca 100 m., de autovehiculul din față dv. Maniera de a conduce prea aproape, îndeosebi în condițiile când drumul este acoperit de mizgă sau polei, constituie cauza unor frecvente accidente.

Noaptea, mișcările viteze și păstrați un spațiu și mai mare de autovehiculul din față; trebuie să se poată opri mașina în limita de vizibilitate. Treceți imediat de la faza mare la luminile de întîlnire dacă riscați să orbiți autovehiculul care circulă din sens opus sau se află în față dv.

Pe ceață, polei sau ninsori puternice se aprinde faza de întîlnire și bineînțeles se rulează mai încet.

În condițiile unui drum umed, chiar și cu cauciucuri noi, dar mai ales cînd acestea sînt uzate, apa împiedică o bună aderență a roților și apare derapajul. Pe un astfel de drum nu se depășește 70—80 km/oră.

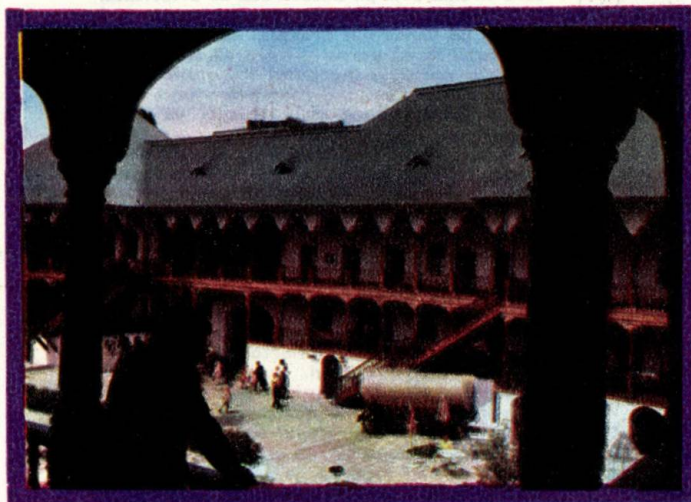
Cînd dorim să părăsim autostrada, trebuie să urmărim cu atenție semnalizarea care indică aceste ieșiri. În cazul cînd totuși s-a depășit un asemenea punct, circulați pînă la următoarea ieșire. Este cu desăvîrșire interzis să se întoarcă pe autostradă, folosind spațiul central sau spațiile special create pentru cazurile cînd se deviază temporar circulația ca urmare a unor lucrări sau accidente.

Așa după cum ați constatat și dv., pe autostradă circulă nu numai autoturisme. De asemenea, pe anumite porțiuni se mai execută încă o serie de amenajări, iar pe alocuri vă puteți aștepta la traversarea unor animale sau oameni. Toate acestea vă obligă la un spor de atenție.

În încheiere, o ultimă problemă, nu însă și cea mai puțin importantă: semnalizarea vă indică din timp că s-a sfîrșit autostrada. Reamintiți-vă că circulația este din nou mai puțin omogenă, apar curbele și mai ales trebuie avută în vedere circulația din sens invers.

Ing. Mihalache STOLERU

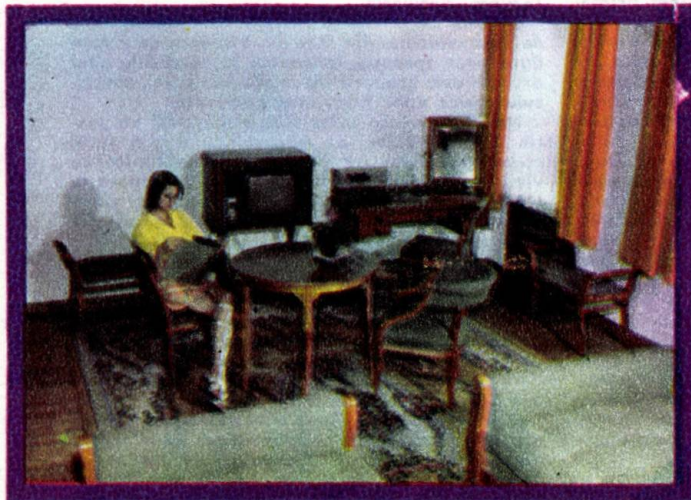
DIRECȚIA GENERALĂ COMERCIALĂ A MUNICIPIULUI BUCUREȘTI



vă invită la:

HANUL MANUC, str. 30 Decembrie nr. 62

— unul dintre cele mai reprezentative monumente arhitectonice ale Bucureștiului de odinioară, datînd din 1808.



• Restaurant • Cramă • Bar de zi
• Grădină de vară • Hotel
Specialitățile culinare reinvie pe
acelea de epocă: SALATA BIZAN-
TINĂ, SALATA ARNĂUȚILOR,
SALATA BĂCANILOR, MUȘ-
CHIOLEȚ A LA MANUC, GUS-
TAREA LUI BACHUS, CLĂTITE
FLAMBATE A LA MANUC, SA-
RAILII, BACLAVALE etc.
Vinurile servite sînt apreciate pen-
tru vechimea și buchetul lor.

— RESTAURANTUL DOINA — șos. Kiseleff nr. 4

Amplasat într-un parc, într-o frumoasă clădire în stil românesc ridicată în 1892, re-
staurantul DOINA, ca și grădina lui de vară, vă oferă, într-un cadru reconfortant, urma-
toarele specialități:

- soté à la Doina
- cîrnăcioari oltenești în sos picant
- casolet à la Doina

servite cu un pahar de vin de calitate

Program atractiv



— RESTAURANTUL FEROVIARUL —

CALEA GRIVIȚEI NR. 214

— UN LOCAL ELEGANT,
CU AMBIANȚĂ PLĂCUTĂ,
renovat și extins de curînd.



- SORTIMENT SPECIFIC DE PREPARATE CULINARE, UDATE CU VINURILE CASEI.
- PROGRAM MUZICAL — DISTRACTIV
- Menu-uri pensiune la dejun, unanim apreciate pentru calități și varietate.



COFETĂRIA ALBINA

Str. Academiei nr. 18

— Local modern elegant, cu atmosferă intimă, punct de atracție pentru bucurători și oaspeți.
Laborator propriu.
Specialități de înghețată și prăjituri.

- Pâineuri, diferite sortimente
- Căsuțe
- Profiterol
- Merenghi
- Nagrecas etc.

Rotiseria STOP

str. Brezoianu nr. 7

— STOP — delicios!
Pui fripți
Gustări
Băuturi alese
Vizitați de urgență! STOP

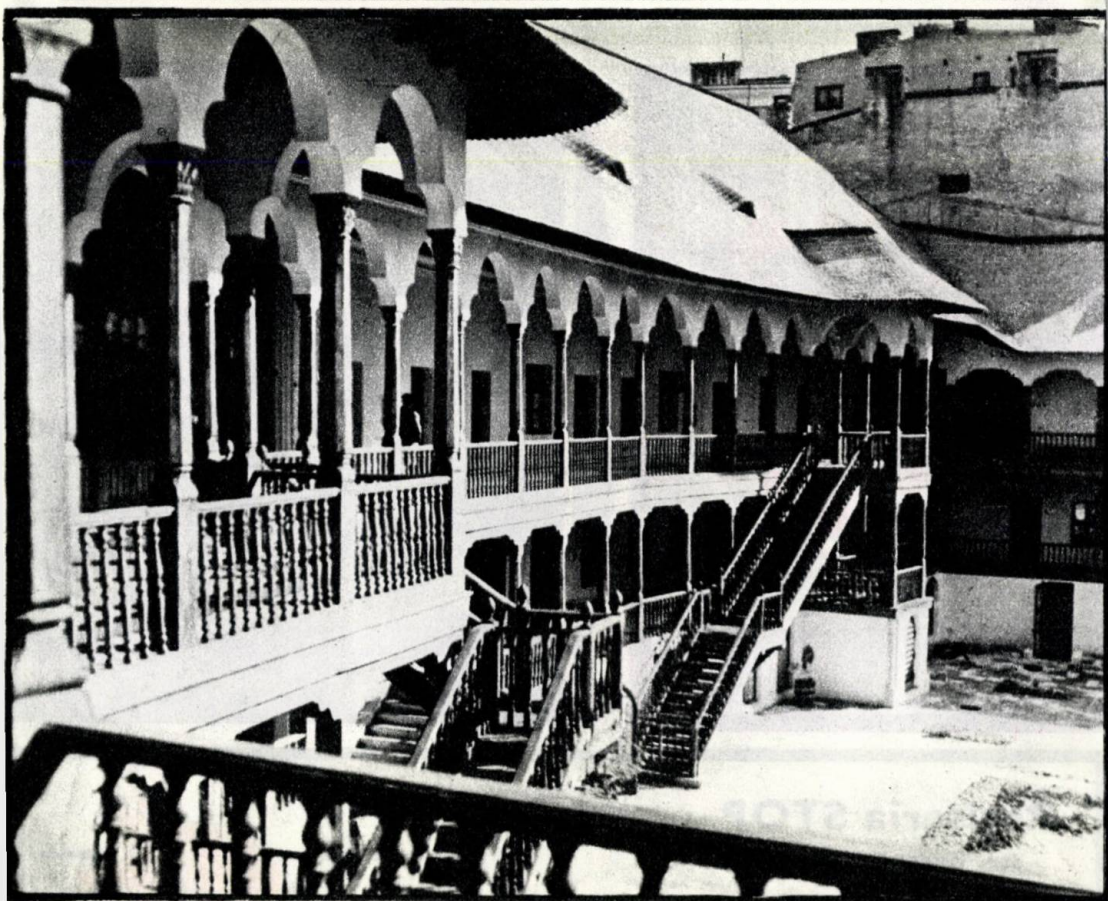


**UN PUNCT TURISTIC
DE MARE ATRACȚIE !
„HANUL MANUC“**

Str. 30 DECEMBRIE nr. 62



**CADRU DE EPOCĂ
AMBIANȚĂ UNICĂ
MÎNCĂRURI SPECIFICE
LA „HANUL MANUC“**



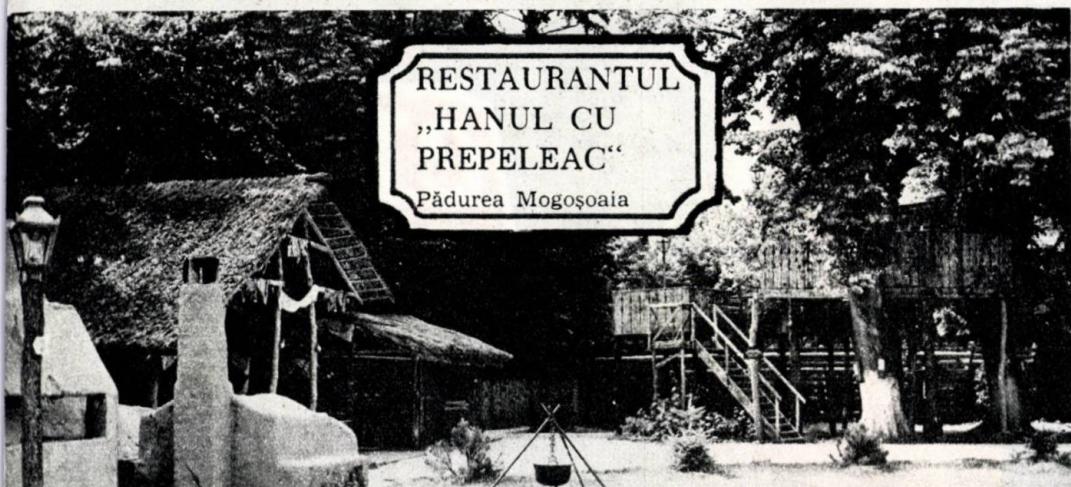
**RESTAURANT - SALON VOIEVODAL
GRĂDINĂ DE VARĂ-CRAMĂ-BAR DE ZI
PENTRU REZERVĂRI DE MESE,
ORGANIZĂRI DE RECEPTII,
BANCHETE etc. telefonați la 13.14.15**

**ÎN SEZONUL DE VARĂ,
LOCURI IDEALE PENTRU AGREMENT
ȘI ODIHNĂ, ÎN JURUL BUCUREȘTIULUI**

PUSTNICUL

**RESTAURANT
CAMPING**

**ÎN PĂDUREA PUSTNICUL, LA 19 KM
DE CAPITALA, PE ȘOS. BUCUREȘTI—CĂLĂRAȘI**



**RESTAURANT — BAR DE NOAPTE — ȘTRAND
— CAMPING, ÎN PĂDUREA MOGOȘOAIA,
PE ȘOS. BUCUREȘTI — BUFTEA — PLOIEȘTI**

cernica

**RESTAURANT
CAMPING
STRAND**

**la 12 km de
CENTRUL
CAPITALEI
PE ȘOSEAUA
BUCUREȘTI —
CERNICA**

(Variantă din șoseaua București — Călărași).





cl-co

STOP

ÎNȚEPRINDEREA
PENTRU COLECTA-
REA METALELOR A-
CHIZIȚIONEAZĂ DE
LA DEȚINĂTORII DE
AUTOTURISME, PRO-
PRIETATE PERSONA-
LĂ, PRIN DEPOZITE-
LE I.C.M. SAU COO-
PERATIVELE DE
CONSUM, ACUMU-
LATOARE UZATE,
ÎN STARE NEDEZ-
MEMBRATĂ — 2,50
LEI/KG.

ICM



PRIN MAGAZINELE DIN BUCUREȘTI, PITEȘTI, TIMIȘOARA, REȘITA, CLUJ, BRAȘOV, BACĂU și IAȘI vă puteți procura autoturismul dv. preferat.

PRIN TOATE UNITĂȚILE DE SPECIALITATE ALE COMERȚULUI DE STAT, I.D.M.S. VĂ PUNE LA DISPOZIȚIE PIESE DE SCHIMB, ACCESORII ȘI COSMETICE AUTO, PRECUM ȘI ARTICOLE DE SPORT, TURISM-CAMPING, PESCUIT SPORTIV ȘI PLAJĂ.



I.D.M.S.



MOTORUL DE AUTOMOBIL

PREZENT ȘI VIITOR

Înscriindu-se în contextul general impus de modernizarea continuă a mijloacelor de transport, constructorii de motoare de automobil fac și ei eforturi pentru a-și perfecționa produsele, sub cele mai diverse aspecte. Ca și altă dată, aceste eforturi au în vedere reducerea prețului de cost, prin găsirea unor materiale mai ieftine, dar tot așa de rezistente ca cele actuale, micșorarea gabaritului, obținerea unor motoare puternice, însă ușoare și simple.

În plus față de trecut, motoarele de automobil aflate în prezent în stadiul de proiect sau de încercări practice trebuie să corespundă unor deziderate cu caracter inedit, dintre care reducerea emisiilor poluante figurează în prim plan. Campania împotriva poluării a determinat studii serioase atât în ceea ce privește combustibilii, cât și în ceea ce privește conducerea arderii în motor, atunci când este cazul.

Cei aproape șaptezeci de ani de dezvoltare a industriei automobilistice ne oferă prilejul să vedem cum au evoluat diferitele tipuri de motoare, ajungându-se la supremația motorului cu ardere internă. Dar, în viitor? Tocmai acestei întrebări vom încerca să-i dăm un răspuns în rândurile ce urmează.

Diferitele institute de cercetări — uzinale și de învățământ — par a fi interesate în prezent, cel mai mult, de următoarele variante de motoare pentru tracțiunea automobilă:

- *Motoare cu ardere internă:* cu piston rotativ (de ex. Wankel); cu benzină (aprindere prin scintee), cu motorină (autoaprindere Diesel); cu turbină cu gaze.

- *Motoare cu ardere externă:* Stirling.

- *Motoare electrice* (cu baterii): cu baterii de acumulatori, cu pile de combustie.

- *Instalații combinate:* motor electric — motor cu benzină, motor Stirling — motor electric, turbină cu gaze — motor electric etc.

PORNIND
DE LA
JAMES
WATT

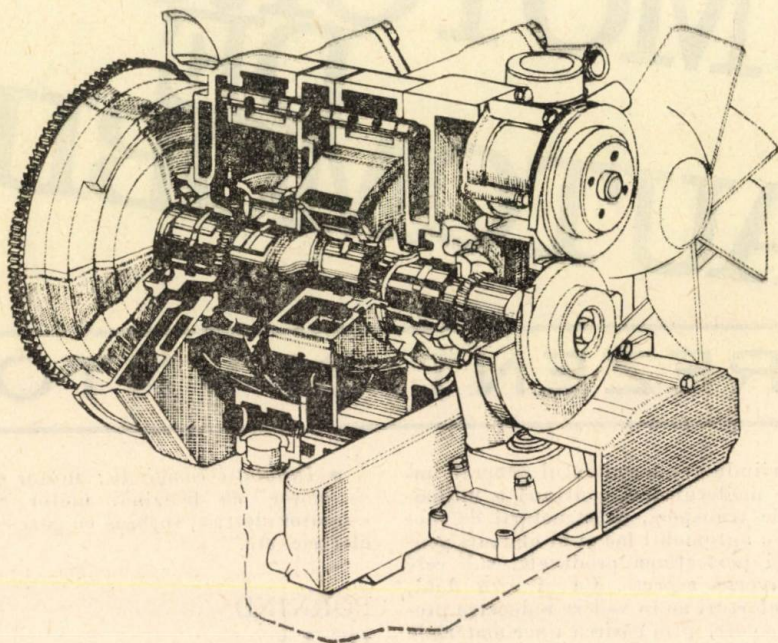
Ideea motorului cu piston rotativ nu este nouă. James Watt a realizat o astfel de instalație cu aburi încă din 1760, iar Séguin a pus la punct mai multe motoare rotative, cu ardere internă, în primii ani ai secolului nostru. Reactualizarea sistemului îi revine tehnicianului autodidact Felix Wankel, care a elaborat teoria motorului rotativ în anul 1929.

Ca principiu de lucru, motorul Wankel este asemănător celui obișnuit, cu benzină și aprindere prin scintee. Există unele diferențe doar în ceea ce privește forma și mișcarea pistoanelor și a camerelor de ardere.

Motorul este alcătuit dintr-o carcasă în care acționează un piston triunghiular cu laturile puțin boltite. Un angrenaj sincronizează mișcarea pistonului rotativ cu cea a arborelui de transmitere a puterii. Arborele motor este prevăzut cu doi volanți, din care unul este volantul de echilibrare. Un sistem de canale permite admisia aerului și evacuarea gazelor arse. Canalele sunt închise și deschise chiar de către pistonul rotativ.

Aprinderea se face prin bujie, iar răcirea cu apă.

Ciclu de funcționare se realizează în patru timpi, cu ajutorul celor trei volume de lucru ce se obțin între muchiile pis-



„Anatomia” unui motor Wankel birotor.

tonului și carcasă. Arborele cotit se rotește de trei ori mai repede decât pistonul.

Printre avantajele ce le prezintă motorul Wankel, menționăm puterea substanțial mai mare decât la motorul clasic cu piston, la dimensiuni și gabarite asemănătoare. Tot la capitolul avantaje, mai putem menționa funcționarea cu benzine de cifre octanice inferioare, precum și numărul redus de piese componente ceea ce, evident, coboară prețul de cost.

Principalele dezavantaje sînt: consum specific de combustibil mai ridicat, uzura timpurie a segmentilor, emisii poluante mai mari decât la motorul clasic etc.

Firma vest-germană N.S.U. a expus un autoturism cu motor Wankel la Săloanele de automobile de la Frankfurt și Paris din 1963. Motorul respectiv, de o jumătate de litru, furniza 50 CP la 6000 rot/min și la un raport de compresie de 8,6.

Firma citată realizează în serie relativ mică motoare de tip Wankel. Alte uzine, cu renume mondial, au cumpărat licența

de fabricație a acestui motor și, după ce i-au adus unele îmbunătățiri, l-au plasat pe unele autoturisme de serie mică.

UN TERITORIU CUCERIT: CONSTRUCȚIA DE AUTOBUZE

Tracțiunea de mare tonaj folosește de multă vreme motorul Diesel, patentat la sfîrșitul secolului trecut. Este vorba, după cum se știe, de un motor cu ardere internă, la care combustibilul, introdus prin injecție în camera de ardere, se autoaprinde venind în contact cu aerul comprimat în prealabil în cilindri. Autoaprinderea se declanșează datorită temperaturii înalte realizată prin comprimarea aerului.

Injecția combustibilului se face fie direct în camera principală (injecție directă), fie într-o cameră separată (injecție indirectă). Presiunea necesară pulverizării combustibilului se obține printr-o pompă de injecție (injecție mecanică).

Milioane de motoare Diesel sînt folosite astăzi atît la tracţiunea grea cît şi pe autoturisme, însă cu precădere la autobuze unde realizează cele mai reduse consumuri.

Ceea ce putem să-i reproşăm motorului Diesel este faptul că are dimensiuni mari (de aici preţ de cost ridicat), că funcţionează brutal, cu şocuri. Faţă de trecut, el a fost adus în stare de a lucra la turaţii relativ mari (2500—3000 rot/min).

TURBINA ŞI PROBLEMELE EI

Turbina cu gaze este la ea acasă mai ales în aviaţie. În construcţia de automobile, acest mijloc de propulsie şi-a făcut debutul în 1940, graţie lui General Motors care a realizat un prototip experimental bine profilat aerodinamic, prezentat public abia cu 13 ani mai târziu.

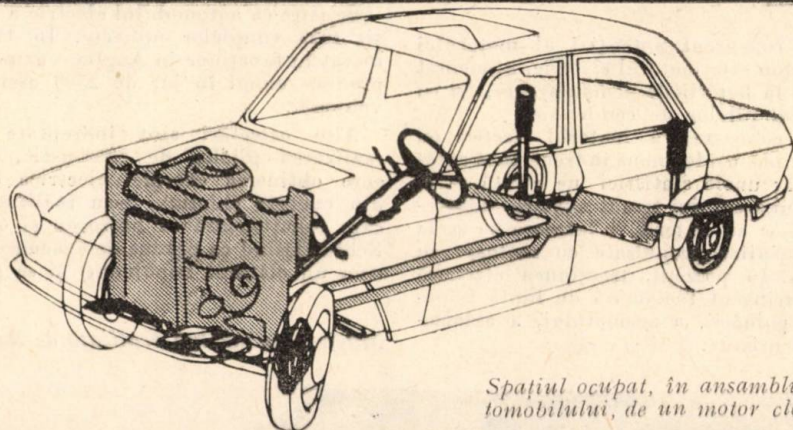
Avantajele turbinei cu gaze faţă de motorul cu ardere internă ar fi următoarele: construcţie simplă, pornire la orice

temperatură, nu necesită timp de încălzire înainte de a demara, funcţionare liniştită deoarece lipsesc piesele în mişcare alternativă, instalaţia de aprindere utilizată numai la pornirea motorului, lipsa instalaţiei de răcire, consum redus de ulei, posibilitatea de folosire a unei game largi de combustibili.

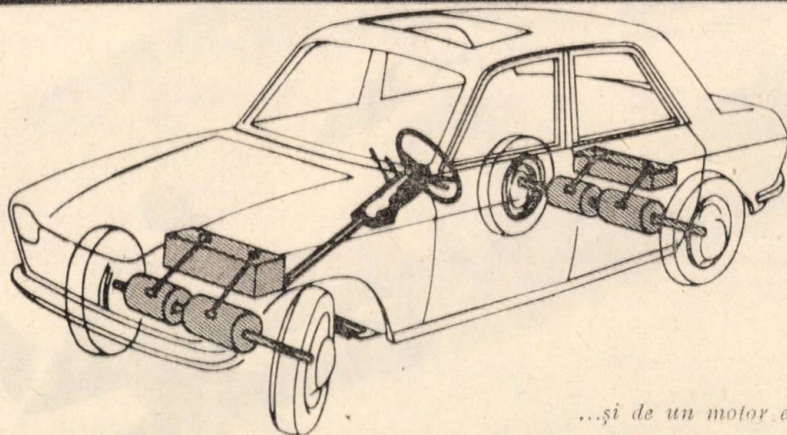
Ciclu de funcţionare a unei turbine este întrucîtva asemănător cu al motorului cu piston. Astfel, în compresor au loc admisia şi compresia, în camera de ardere are loc arderea, iar în turbină destinderea şi evacuarea.

Aerul este aspirat prin compresor şi trimis sub presiune în camera de ardere, unde întîlneşte combustibilul introdus continuu de către injectoare. Prin arderea amestecului de combustibil—aer iau naştere gazele de ardere ce au o temperatură de aproximativ 1650 grade C. Gazele sînt apoi răcite la 800—900 grade C, graţie unui curent de aer. Trimise după aceea în satorul turbinei, ele se destind şi acţionează asupra paletelor creînd lucrul mecanic.

Energia gazelor se foloseşte, de asemenea, şi pentru antrenarea compresorului.



Spaţiul ocupat, în ansamblul automobilului, de un motor clasic...



...şi de un motor electric

Deoarece turația turbinei este foarte mare, momentul motor este transferat transmisiei automobilului prin intermediul unui reductor.

Randamentul termic depinde de temperatura gazelor de ardere, în momentul intrării lor în turbină, și de raportul de compresie. Cum materialele folosite în prezent pentru construcția paletelor nu permit temperaturi prea ridicate (1100—1200 grade C), randamentul turbinelor este încă scăzut, iar consumul excesiv.

Perfecționarea turbinei cu gaze preocupă câteva mari firme, care urmăresc să utilizeze acest mijloc de propulsie mai ales la autocamioanele grele. Cele mai mari dificultăți ce trebuie învinse pentru atingerea acestui scop sînt reducerea consumului, rezolvarea problemei frinei de motor, micșorarea zgomotului produs la aspirarea aerului și evacuarea gazelor arse, izolarea termică a motorului, diminuarea temperaturii gazelor de evacuare etc.

ACTUALIZAREA UNEI IDEI VECHI

Un concurent potențial al motorului cu piston este motorul electric, alimentat fie de la baterii de acumulare, fie cu ajutorul pilelor de combustie.

Se cunoaște că motorul electric nu reprezintă o idee nouă în tracțiunea automobilă; unele statistici ne atestă că la sfîrșitul secolului trecut numărul autovehiculelor cu baterii îl întrecea pe acela al mașinilor propulsate cu motoare cu piston. În prezent, tracțiunea electrică este stringent reclamată de lupta împotriva poluării, a zgomotului, a aglomerației urbane.

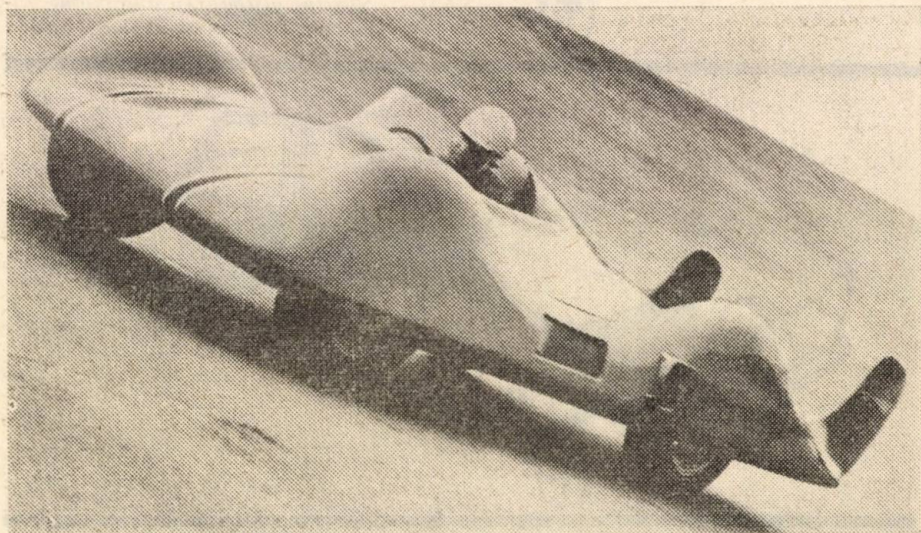
Să menționăm numai cîteva din avantajele automobilului electric: robustețea sistemului, simplitatea conducerii (ambreiajul și schimbătorul de viteze sînt eliminate), demarajul remarcabil, silențiozitatea funcționării și absența gazelor de eșapament. Firește, există și inconveniente, cum ar fi greutatea și volumul mare al bateriilor de plumb ce se fabrică la ora actuală. Unele firme experimentează însă baterii cu nichel—cadmiu sau cu argint—zinc, mult mai scumpe, dar care au o durată mai lungă și un randament de aproape zece ori mai mare decît al celor cu plumb. De asemenea, se lucrează pentru punerea la punct a unor acumulateoare cu zinc — aer sau cu litiu — nichel-galiu.

Electromobilele actuale au fiecare roată antrenată de cîte un motor, prin simple legături. Există însă, în fază de experiment, exemplare perfecționate cu comandă și reglare electrică. S-a ajuns astfel la sisteme de propulsie formate din două sau patru motoare electrice, care acționează roțile vehiculului, asigurînd porniri ușoare chiar și pe ger. Aceste sisteme prezintă o mare siguranță de circulație și — lucru foarte important — un redus preț de exploatare.

Se pare că automobilul electric a depășit faza simplelor proiecte. În 1968 a intrat în funcțiune în Anglia o uzină care produce anual în jur de 2500 asemenea vehicule.

Alte cercetări sînt îndreptate spre realizarea pilelor de combustie, adică spre obținerea energiei electrice direct din energia chimică. S-au realizat pile care funcționează cu hidrogen și oxigen lichid (lăsînd ca produs de evacuare apa, deci un element nepoluant) și se găsesc

Mașină cu turbină realizată de Renault





Microautomobil electric experimental

în fază de experiment pilele cu combustibili solizi, lichizi și gazoși.

Din păcate, experiențele de pînă acum au demonstrat că un autovehicul echipat cu pile de combustie are o greutate mai mare decît a unuia cu motor cu piston, iar costul instalației ridică foarte mult prețul total al automobilului. Avînd însă în vedere avantajele oferite, se pare că cheltuielile ce se cer merită a fi făcute.

ORA

„H“

N-A

SUNAT

ÎNCĂ

Iată, așadar, că un întreg șir de motoare (și printre ele ar fi trebuit să mai menționăm și motoarele cu vapori, motoarele hibride, motorul Stirling etc.) încearcă să ia locul vechiului motor clasic cu piston, ce funcționează cu benzină și aprindere prin scînteie. Dar timpul n-a stat pe loc, el a lucrat în favoarea acestui motor, făcîndu-l să devină din ce în ce mai perfecționat, să rămînă competitiv chiar la ora actuală. Progresele din siderurgie, din industria materialelor izolante, din industria combustibililor au fost factorii favorizanți ai evoluției menționate.

Firește, există încă unele probleme importante care își cer rezolvarea, cum ar fi acelea legate de o mai mare siguranță în exploatare, de sporirea randamentului, de reducerea consumului specific de combustibil, de înlăturarea emansiilor nocive. Realizările obținute în această direcție, dezvoltarea extraordinară pe care o are la ora actuală industria constructoare de motoare clasice, cu ardere internă și piston, ne permit să afirmăm că acest tip de motor va mai rămîne încă mult timp predominant în propulsia automobilelor.

Ing. Dan VĂITEANU

VITEZA MAXIMĂ 100 km LA ORĂ

O statistică a accidentelor, recent publicată de Uniunea societăților de asigurări auto din R.F.G., susține că peste 50 la sută din totalul accidentelor au loc la viteze cuprinse între 25 și 50 km/oră și în numai două la sută din cazuri la viteze de peste 100 km/oră. Chiar și șansa de a elimina, cel puțin această a cincizecea parte din bilanțul lugubru al circulației rutiere prin măsurile de limitare a vitezei este apreciată de experți ca nesatisfăcătoare avîndu-se în vedere că numeroase ciocniri nu ar putea fi evitate nici la viteze reduse. Dimpotrivă, experții consideră că fiind mult mai grave riscurile noi ce ar decurge dintr-o reducere generală a vitezei, a cărei respectare nu ar putea fi controlată de poliție. Aceste riscuri sînt perturbarea fluxului de circulație, formarea coloanelor sau depășirile încetinite, extrem de periculoase.

„Allgemeiner Deutscher Automobilclub“ (ADAC), din R.F.G. se pronunță în mod consecvent pentru efectuarea de cercetări științifice fundamentale asupra cauzelor accidentelor, care să preceadă aplicarea unor măsuri drastice cum sînt cele preconizate de ministerul transporturilor din această țară. Cercetările științifice ar putea contribui, printre altele, la amenajarea de trasee experimentale pe care se va circula numai cu viteza de 100 km/oră.

Experiențele cu restricții generale de viteză, efectuate pînă în prezent, între altele, în Franța nu oferă o imagine unitară. Pe unele porțiuni s-au înregistrat mai multe accidente, pe altele mai puține. Pe singurul traseu de test din R.F.G., amenajat între Darmstadt și Dieburg, nu a mai avut loc nici un accident mortal de la introducerea limitei de 100 km/oră — dar fiecare al patrulea conducător auto nu a respectat restricția pe porțiunile de drum bine executat, după cum a reieșit din măsurătorile radar, efectuate pe un interval mai lung.

POLUAREA

O PROBLEMĂ LA ORDINEA ZILEI

Se vorbește mult în ultimii ani despre agresiunea chimică pricinuită de automobile. Ea însă nu este singură, ci se adaugă emanațiilor nocive ale industriei și ale instalațiilor casnice. Participațiile acestor sectoare diferă de la o țară la alta, în funcție de caracteristicile dezvoltării economice. Astfel, în S.U.A., totalul noxelor emise de autovehicule se ridică la 60%, în timp ce în R.F. a Germaniei procentul este de 40%, în Franța de 25%, în Italia de 20%.

Cotele de poluare depind, se înțelege, de gradul de motorizare a zonei respective. În viitorii 25 de ani consumul specific de energie se va dubla, prevăzându-se că peste 90% din aceasta se va obține tot din combustibili convenționali. Așadar, dacă nu se vor lua anumite măsuri, întreaga omenire va ajunge în stare cronică de poluare, stare în care se și găsesc acum unele din marile orașe ale globului.

Asupra populației Statelor Unite ale Americii, spre exemplu, se revarsă zilnic 258 600 tone de gaze poluante, din care 40 000 t hidrocarburi nearese, 200 000 t oxid de carbon, 18 000 t oxizi de azot și 600 t particule solide (plumb și carbon). Aceste imense cantități de noxe creează concentrații locale importante care, în funcție de trafic, climă, relief și urbanistică, pot înregistra valori de până la 6

părți pe milion (ppm) de hidrocarburi nearese, 100 ppm oxid de carbon sau 1 ppm oxizi de azot.

EFECTE BIOLOGICE NEFASTE

Se știe că într-o oră, în stare de repaus, în „menu“-ul gazos al unui om intră în medie 328 l. azot, 88 l. oxigen și 4 l. de alte substanțe. Se mai știe că hemoglobina desfășoară o activitate de cărăuș al oxigenului, care este serios frinată de prezența în aer a unor cantități, chiar mici, de oxid de carbon. Astfel, respirația timp de 4 ore a unui aer care conține numai 30 ppm CO provoacă alterări ale funcțiilor fiziologice și apariția durerilor



de cap, a oboselii, a amețelilor, a tulburărilor de vedere, a irascibilității etc.

În afară de sistemul nervos central, oxidul de carbon are acțiune vătămătoare și asupra sistemului cardiovascular. Părerea unanimă a medicilor este că sporirea numărului de bolnavi de inimă și a frecvenței maladiilor de circulație a sîngelui trebuie pusă pe seama acțiunii îndelungate a oxidului de carbon asupra populației din centrele aglomerate.

Pericolul emisiilor de oxid de carbon apare într-o perspectivă și mai sumbră, dacă se ține seama că, în timp ce bioxidul de carbon emis de ființe și de diferite instalații termice este descompus de plante în carbon și oxigen, oxidul de carbon rămîne în atmosferă ca atare.

O dată cu oxidul de carbon, arderea imperfectă a combustibilului în motor generează și o mare cantitate de hidrocarburi nearse sau oxidate parțial. Astfel de substanțe se mai produc prin evaporarea benzinei din rezervoare și carburatoare și prin evacuarea gazelor din carter. Principala acțiune a hidrocarburilor constă în aceea că participă la formarea așa-numitului „smog“.

Sub acțiunea razelor solare și cu participarea oxizilor de azot și a vaporilor de apă din atmosferă, hidrocarburile suferă un proces fotochimic, datorită căruia iau naștere produși iritanți oftalmologic și rău mirositori (aldehide, acizi organici, ozon, nitrați de alchil, bioxid de azot ș.a.). Aceste substanțe formează o ceață fotochimică densă, care poate fi văzută deasupra unor orașe sau zone cu o proastă ventilație naturală, cum sînt Los Angeles sau Londra.

În afară de efectele oftalmologice și respiratorii, „smog“-ul influențează mediul și prin reținerea luminii solare.

Printre hidrocarburile emise de motoare se găsește și formaldehida (cu miros foarte neplăcut) și hidrocarburile cu efect cancerigen (ca benzopirenul emis în special de motoarele Diesel).

În ceea ce privește oxizii de azot, în afară de faptul că participă din plin la formarea ceții fotochimice, aceștia reduc vizibilitatea și produc maladii respiratorii cronice (bronșite, astme) sau chiar moartea.

Agenții oxidanți, cum sînt ozonul și nitrații de peroxil-acil, rezultați din

HIDROGENUL — SOLUȚIA VIITORULUI ?

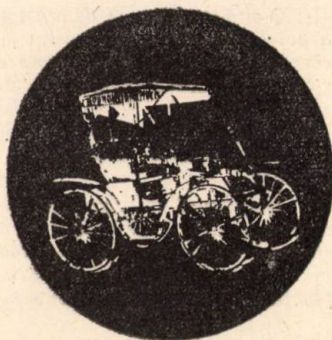
Se știe că față de gravitatea situației, autoritățile americane sînt intransigente în ceea ce privește legislația care cere ca, începînd din 1980, automobilele să nu mai polueze de loc mediul ambiant.

Sectoarele de cercetare ale marilor uzine sînt în plină „fierbere“ din acest motiv. Se încearcă fel de fel de soluții: motor cu vapor, automobile electrice, alimentare cu propan-butan (gaze lichefiate) etc.

O soluție propusă recent este alimentarea cu hidrogen pur, care nu ar produce nici o poluare: motoarele nu ar emite decît H_2O , adică vapor de apă care nu sînt nocivi pentru nimeni. Iar motoarele clasice, cu pistoane, ar putea fi foarte ușor modificate spre a funcționa cu hidrogen.

Problema cea mare este aceea a rezervoarelor. Hidrogenul se poate obține în stare lichidă numai la temperaturi sub $-253^{\circ}C$, ceea ce ar necesita o izolație termică deosebită. Însă promotorii ideii spun că, dacă se poate merge de la Pămînt la Lună și înapoi folosind rezervoare cu hidrogen lichid, de ce nu s-ar putea folosi acestea și la automobile?

Nu ne rămîne decît să așteptăm rezultatele practice.



ardere, se încorporează „smog“-ului, je-nează prin mirosul lor neplăcut și au efecte iritante asupra ochilor și căilor respiratorii.

Poluânții au efecte nocive și asupra mediului ambiant atacând culturile, alterând alimentele și furajele, influențând negativ starea chimică a cauciucului, textilelor, vopselelor. Carbonul din fumul produs de motoare, deși nu are consecințe asupra sănătății omului, contribuie totuși la reducerea vizibilității, la sporirea gradului de insalubritate a unor medii de muncă și de viață.

MĂSURI PREVENTIVE ȘI CURATIVE

Ofensiva chimică a automobilului a provocat o vie reacție aproape peste tot. În colocvii, simpozioane, congrese, conferințe și expoziții s-au relevat consecințele dăunătoare ale acestui fenomen. Evident, s-au făcut numeroase propuneri de limitare a producerii agenților poluanți, atât în industrie cât și la automobile. Totodată reacția generală împotriva poluării a condus la elaborarea unor legi restrictive. Măsura, deși nu e nouă ca idee (încă în 1382, sub Carol al VI-lea al Franței, o ordonanță regală interzicea cu strășnicie „les fumées malodorantes des chemi-

CONTRIBUȚII ROMÂNEȘTI LA COMBATEREA POLUĂRII

Știința românească, în pas cu tehnica mondială, a urmărit și urmărește problema, de interes general, a poluării aerului.

În scopul unei mai bune coordonări a muncii de cercetare în acest domeniu, a luat ființă, în cadrul Academiei Republicii Socialiste România, Comisia pentru combaterea poluării atmosferei, avînd ca președinte pe profesorul emerit dr. docent ing. George Bărbănescu, membru corespondent al Academiei. Comisia coordonează eforturile oamenilor de știință și ale inginerilor români în vederea găsirii de soluții eficiente pentru combaterea poluării atmosferei.

Printre manifestările internaționale cu caracter de luptă contra poluării s-a înscris și cel de al IV-lea Congres „Loisirs et Tourisme” organizat la Salzburg (Austria), în februarie 1972. La acest congres, prof. ing. Constantin Aramă, membru corespondent al Academiei Republicii Socialiste România, vicepreședinte al A.C.R., a prezentat o interesantă lucrare în legătură cu poluarea atmosferei.

Lucrarea prezentată de prof. ing. Constantin Aramă este, de fapt, un raport asupra studiilor actuale ce se întreprind în domeniul poluării și care merg pe două căi: controlul evacuării gazelor (în fabricație) și controlul evacuării gazelor (în exploatare). Lucrarea s-a referit, de asemenea, la datele obținute pe un motor de automobile echipat special în vederea reducerii factorilor de poluare.

Expunerea prezentată la Salzburg a fost deosebit de apreciată de către cei prezenți la congres. De altfel, aceste aprecieri favorabile s-au desprins și din declarația făcută de către președintele A.I.T., Alec Durie, cu ocazia vizitei făcute, nu de mult, în țara noastră.

O altă manifestare de acest gen a fost cel de al IV-lea Simpozion de combatere a poluării mediului, organizat în luna mai 1972, în cadrul Academiei R.S.R., de către Comisia pentru combaterea poluării atmosferei. În cadrul simpozionului s-au prezentat rezultatele cercetărilor pe întreg domeniul poluării, una din cele mai interesante lucrări fiind cea elaborată de către prof. dr. docent ing. Călin Adrian Vasilescu. Autorul recomandă mijloacele pentru reducerea emisiei de gaze poluante la motoarele cu ardere internă, dînd soluții pentru perfecționarea funcțională a acestora.

Amintim că în țara noastră sînt în curs și unele cercetări care privesc îmbunătățirea constructivă a camerelor de ardere și a admisiei de aer. De asemenea, se studiază cu rezultate promițătoare ameliorarea combustibililor destinați arderii în motoare, în scopul rezolvării unor acute probleme pe care le pune în prezent funcționarea motorului de automobil. (D.V.).

nées et des graillons des tournesbroches")- nu este încă unanim acceptată.

„Legea California“, apărută în 1960, a constituit începutul acțiunii de stăvilitare legală a invaziei de noxe produse de automobile.

Și Europa s-a arătat doritoare de a proteja bugetul său de aer, astfel că în unele state au și intrat în vigoare legi privitoare la emisiile de CO, de hidrocarburi și de fum din motoarele de tracțiune. Din păcate, nu există încă un punct de vedere unitar, nici în ceea ce privește nivelele absolute ce pot fi admise, nici în ceea ce privește limitele ce trebuie să fie impuse autovehiculelor.

Numeroase uzine, autorități de stat sau organisme internaționale, create ca detașamente de luptă împotriva poluării, fac eforturi considerabile pentru găsirea celor mai eficiente căi de reducere a acestui flagel. Unele cifre sînt edificatoare: General Motors va cheltui în următorii zece ani, în acest scop, 150 milioane de dolari, Ford a anunțat că va investi, pentru același țel, în următorii trei-patru ani, 90 milioane de dolari. Un grup interprofesional din Franța a emis un împrumut de 140 milioane de franci necesari luptei împotriva poluării, iar în R.F.G. s-au cheltuit 40 milioane de mărci, pentru a se construi la Neuss un uriaș centru de cercetări profilat pe această temă a zilei. În țara noastră acțiunea este organizată și dirijată de Comisia națională pentru combaterea poluării, care grupează importante forțe umane și materiale.

Măsurile complexe luate în vederea reducerii emisiilor poluante au atât caracter preventiv cît și curativ. Se urmărește în primul rînd împiedicarea producerii noxelor în motor și în cele din urmă distrugerea acestora după producere. În primul grup de măsuri se înscriu perfecționarea proceselor de ardere (coborîrea temperaturii de combustie, reducerea raportului de comprimare, recircularea gazelor, înlocuirea carburăției cu injecția de benzină), ventilarea în circuit închis a carterelor și a carburatoarelor, găsirea unor procedee superioare de fabricare a benzinelor superoctanice, fără aditivarea cu compuși organo-metalici.

Dintre metodele curative menționăm oxidarea noxelor evacuate din cilindri

în postarzătoare simple sau în reactori catalitici, plasați pe traiectul de eliminare a gazelor. Post-arzătoarele, deși mai ieftine și cu volum redus, necesită temperaturi ridicate (peste 1000 grade C), care sînt periculoase la bordul mașinii. În ceea ce privește reactoarele catalitice, acestea au o eficacitate demnă de luat în seamă (ele transformă masiv oxidul de carbon și hidrocarburile în substanțe finale de ardere), dar, din păcate, sînt scumpe și voluminoase și trebuie regenerate sau înlocuite destul de des.

Pentru a fi vindut pe piața americană, orice automobil trebuie prevăzut cu instalații necesare, spre a trece examenul de nocivitate redusă conform normelor legale. Toate aceste instalații ridică costul mașinii cu aproximativ 2-6%, la nivelul actual. După 1975 problema va fi mult mai complexă, deoarece se prevăd norme incomparabil mai drastice decît în prezent.

Măsurile luate au adus, evident, o diminuare cantitativă a emisiilor nocive. Astfel, dacă în 1960 unui autovehicul îi revenea o emisie specifică zilnică de 567 grame hidrocarburi, în 1971 nivelul a scăzut cu 80 la sută (iar la oxid de carbon și mai mult: cu 63 %). Dar acest progres a fost practic anulat de intensificarea masivă a traficului, prin dublarea, în perioada respectivă, a parcului de automobile înscrise în circulație. Iar dacă ținem seama că prognozele ne indică, pentru anul 2000, în raport cu 1970, o creștere de aproximativ 3,5 ori a parcului mondial de autovehicule, rezultă că trebuie căutate în continuare, cu seriozitate, căi de reducere radicală a emisiilor poluante.

În prezent, atenția specialiștilor este reținută de găsirea unor mijloace de producere a energiei mecanice, care să înlocuiască clasicul motor cu carburator. În competiția pentru această înlocuire intră motorul Diesel, turbina cu gaz, motorul cu abur, motorul Stirling, motoarele cu gaze, motorul electric și instalațiile hibride. Care dintre ele va câștiga „cursa“? Răspunsul exact la această întrebare nu-l va putea da decît viitorul mai mult sau mai puțin îndepărtat.

Dr. ing. Mihai STRATULAT

MOTOARE ÎN COMPETIȚIE

MOTORUL DIESEL, permanentul rival al motorului cu carburator, este primul care s-a înscris în cursa supremației în tracțiunea rutieră. Poluarea optică a atmosferei, produsă de motorul Diesel, poate fi prevenită fie prin aditivarea combustibililor, fie printr-o supradimensionare, astfel încât, chiar la puterile cele mai mari cerute de tracțiune, să nu se atingă performanțe-limită. Ambele procedee sînt costisitoare. Totuși un astfel de motor, bine întreținut și corect exploatat, produce fum în limite acceptabile.

S-a constatat că, prin înlocuirea carburanților lichizi cu gaze naturale de sondă ori produse prin gazeificarea diversilor combustibili, atît motorul cu electroaprindere, cît și cel cu aprindere prin comprimare (Diesel) prezintă o substanțială reducere a efectelor de poluare. Dar trecerea motoarelor la funcționare cu combustibili gazoși comportă, bineînțeles, o serie de cheltuieli, contrabalansate parțial prin costul redus al acestor combustibili. Se pare însă că problema cea mai delicată este aceea a depozitării acestor combustibili la bordul mașinii, mai ales sub formă lichefiată și la o presiune mergînd pînă la aproximativ 200 atmosfere, în cazul metanului.

TURBINA CU GAZE oferă foarte atrăgătoare promisiuni. În ipoteza existenței unei camere de ardere optimale, cu un grad de combustie, să zicem de 99% în toate regimurile funcționale, cantitatea de noxe emise de turbină ar fi neglijabilă. Totodată, gazele de evacuare ar fi total lipsite de fum și de miros. În privința emisiei de oxizi de azot rezultatele sînt insuficient de concludente, dar există încă posibilități de îmbunătățire.

MOTORUL CU VAPORI prezintă puține avantaje, din toate punctele de vedere. El are preț de fabricație ridicat și consumă mult. În plus, existența la bordul mașinii a unui rezervor cu vapori la 70 atmosfere și 550 grade C poate oricînd genera accidente.

MOTORUL STIRLING este, dintre motoarele termice, cel mai puțin poluant. Funcționarea lui nu produce nici un fel de fum sau substanțe iritante. Deși inventat încă în 1816, acest gen de motor a fost aplicat practic destul de tîrziu pe mașinile frigorifice și pompele de căldură. De cîtva timp, el a revenit în actualitate și în prezent există în fază de cercetare motoare Stirling cu puteri corespunzătoare tracțiunii rutiere de capacitate medie.

TRACȚIUNEA ELECTRICĂ reține în mod justificat atenția, datorită caracteristicii sale ideale de cuplu, lipsei zgomotului și a vibrațiilor și, mai ales, lipsei totale de emisii nocive. Este poate domeniul cel mai mult explorat și cu realizările cele mai numeroase. La nivelul puterilor foarte mici, există o sumedenie de tipuri de autovehicule. Toate se caracterizează însă prin capacitate mică de transport (1 — 2 persoane) și rază de acțiune limitată (100 — 200 km). Deși anunțat în repetate rînduri ca cert produs de serie, electromobilul întîrzie să apară.

INSTALAȚIILE HIBRIDE ar putea intra în discuție, realizînd un „mariaj” între motoarele termice și tracțiunea electrică. Unele variante posibile ne permit să desprindem două tendințe principale: motor termic, cuplat cu generator de curent continuu și baterii. Motorul termic ar urma să funcționeze la un regim constant, la care emisiile de noxe sînt minimale. Curentul generat ar servi permanent tracțiunii și încărcării bateriei. Într-o a doua tendință motorul termic ar avea posibilitatea de a antrena direct roțile motorului, sau de a acționa un generator de curent. În orașe tracțiunea s-ar realiza numai electric, iar în afara acestora ar funcționa doar motorul termic care, totodată, ar încălca și bateriile de acumulare.

Costul foarte ridicat al unor astfel de instalații și anconbramentul accentuat fac ca, în viitor, să nu se aștepte prea mult de la astfel de combinații.

FIȘA TEHNICĂ DACIA 1100



Puterea motorului 43 CP DIN la 4.600 rot/min.
4 cilindri verticali în linie

4 timpi, răcire cu apă în circuit închis

Alezaj 70 mm; cursă 72 mm

1108 cm³; raport comprimare 8,5

Tracțiune spate

Viteză maximă 132 km/h; consum de benzină 6,8 l/100 km, la 90 km/h

- Lungimea totală 3,99 m
- Lățimea totală 1,49 m
- Înălțime 1,36 m
- Ampatament 2,27 m
- Ecartament față/spate 1,25/1,22 m
- Greutate totală autorizată 1100 kg
- Greutate fără încărcătură la drum 760 kg

Plinuri: 38 l benzină; 2,5 l ulei; 7,1 l apă; transmisie 1,9 l ulei; frâne 0,27 litri lichid

Joc supape rece cald
— supapă admisie 0,15 mm 0,18 mm
— supapă evacuare 0,20 mm 0,25 mm

Sistemul de ungere

— prevăzut cu element filtrant ce se înlocuiește periodic

Sistemul de aprindere

— bujii M 14 cu filet scurt — Sinterom M 14 — P 225

— avans inițial la aprindere 0° ± 1°

— distanța între contactele ruptor-distribuatorului 0,4 — 0,5 mm

— unghiul de închidere a contactelor (Dwell) 57° ± 3°

— distanța între electrozii bujiei 0,5 — 0,7 mm

— ordinea de aprindere 1—3—4—2

Tablele de lămpi

— faruri 45/40 W

— lămpi poziție față 21/5 w P 25—2

— lămpi semnalizatoare 21 w

— lampă număr de înmatriculare 5 w

— lămpi spate și stopuri 21/5 w tip P 52—2

— lămpi laterale 2 sau 4 w tip T 8

— plafonieră 5 w

— lampă bord 2 w și 4 w

Siguranțe fuzibile

— 2 siguranțe fuzibile de 15 A

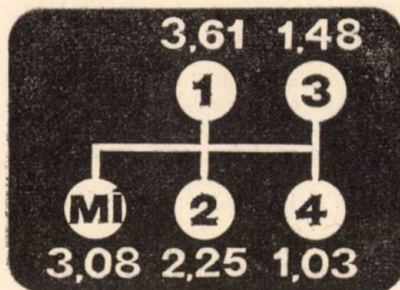
Ambreiaj

— monodisc, uscat cu mecanism diafragmă și rulment de presiune cu bile

— cursa liberă a pîrghiei de comandă 2—3 mm

Punte față

— roți independente, suspensie cu resorturi elicoidale, amortizoare hidraulice și bară stabilizatoare



- direcție cu cremalieră cu resort de rapel
- raza minimă de bracăj 5,15 m
- unghi convergență—1→+2 mm (cu mașina semîncărcată)
- unghi de cădere 1°40' (cu mașina neîncărcată)
- unghi de fugă 9° ± 2° (cu mașina neîncărcată)
- unghi de înclinare laterală a pivotului 9° 30'

Sistem de frînare

- frîne cu disc pe toate roțile
- limitator de frînare pe puntea din spate
- diametrul discului de frînă 261 mm
- grosimea discului de frînă 6,5 mm
- rectificarea maximă a grosimii discului 1 mm
- grosimea minimă a plachetelor de frînă inclusiv suportul 5,5 mm
- cursa liberă a pedalei de frînă 5 mm

Roți și pneuri

- dimensiunile pneurilor 145 × 15
- presiunea în pneuri

- față 1 kgf/cm²
- spate 1,8—2 kgf/cm²

FIȘA TEHNICĂ DACIA 1300



Puterea motorului 54 CP DIN la 5250 rot/min
4 cilindri verticali în linie

4 timpi, răcire cu apă în circuit închis

Alezaj 73 mm; cursă 77 mm

1289 cm³; raport de comprimare 8,5

Tracțiune față

Viteză maximă 146 km/h; consum de benzină 7 l/100 km, la 80 km/h

● Lungime totală 4,340 m

● Lățime totală 1,636 m

● Înălțime 1,434 m

● Ampatament 2,441 m

● Ecartament 1,312 m

● Greutate totală autorizată 1280 kg

● Greutate fără încărcătură la drum 880 kg

Plinuri: 50 l benzină; 3 l ulei; 5 l apă;
transmisie 1,7 l ulei; frîne 0,35 l lichid

Joc supape la rece la cald

— supapă admisie 0,15 mm 0,18 mm

— supapă evacuare 0,20 mm 0,25 mm

Sistemul de ungeré prevăzut cu element
filtrant ce se înlocuiește periodic

Sistemul de aprindere

— bujii M 14 cu filet scurt — Sinterom
M 14 — 225

— avans inițial la aprindere $0^\circ \pm 1^\circ$

— distanța între contactele ruptor-dis-
tribuitoare 0,4—0,5 mm

— unghiul de închidere a contactelor
(Dwell) $57^\circ \pm 3^\circ$

— distanța între electrozii bujiei 0,5—
0,7 mm

— ordinea de aprindere 1—3—4—2

Siguranțe fuzibile

2 siguranțe fuzibile de 15 A

Ambreiaj

— monodisc uscat cu mecanism diafrag-
mă și rulment de presiune cu bile

— cursa liberă a pîrghiei de comandă
2,5—3,5 mm

Tabel de lămpi

— faruri 45/40 w

— lămpi poziție față 5 w tip R 19

— lămpi semnalizatoare 21 w tip P 25-1

— lampă număr de înmatriculare 5 w
tip R 19

— lămpi spate și stopuri 21/5 w tip
P 25-2

— lămpi laterale 2 sau 4 w tip T 8

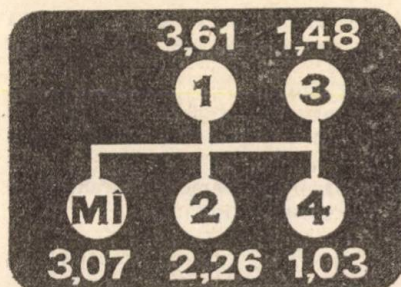
— plafonieră 7 w

— lampă bord 2 w

Punte față

— roți independente, paralelogram de-
formabil, suspensie cu resorturi eli-
coidale, amortizoare hidraulice și
bară stabilizatoare.

— direcție cu cremalieră și cardan pe
coloana de direcție



— raza minimă de bracăj 5,38 m

— unghi divergență (deschis) 0—3 mm

cu mașina semiîncărcată

— unghi de cădere $1^\circ 30'$

— unghi fugă 4°

— unghi înclinare laterală a pivotului 8°

Sistem frînare

— frîne cu disc pe roțile din față și cu
tamburi pe roțile din spate

— limitator de frînare pe puntea din
spate

— diametrul discului de frînă față 228
mm

— grosimea discului de frînă față 10 mm

— rectificarea maximă a grosimii discu-
lui față 1 mm.

— grosimea minimă a plachetelor de
frînă inclusiv suportul 6 mm

— diametrul tamburilor frînă spate 180
mm

— rectificarea maximă a tamburului pe
diametru 1 mm

— cursa liberă a pedalei de frînă 5 mm

Roți și pneuri

— dimensiunile pneurilor 145 × 13 sau
155 × 13

— presiunea în pneuri

● față 1,5 kgf/cm²

● spate 1,7 kgf/cm²

FIȘA TEHNICĂ SKODA S 100



Puterea motorului 43 CP DIN la 4650 rot/min
 4 cilindri verticali în linie
 4 timpi, răcire cu apă
 Alezaj 68 mm; cursă 68 mm
 988 cm³; raport de comprimare 8,3
 Tracțiune spate
 Viteza maximă 125 km/h; consum de benzină
 7,6 l/100 km, la 90 km/h
 ● Lungime totală 4,155 m
 ● Lățime totală 1,620 m
 ● Înălțime 1,380 m
 ● Ampatament 2,400 m
 ● Ecartament față/spate 1,280/1,250 m
 ● Greutate totală autorizată 1,180 kg
 ● Greutate fără încărcătură la drum 805 kg

Plinuri: 32 l benzină; 4 l ulei; 6,8 l apă;
 transmisie 2,5 l; frîne 0,5 litri lichid
Chiulasă

— strângerea chiulasei se face la rece
 — cuplul de strângere a șuruburilor de
 pe fața superioară a chiulasei 5 kgf/m

Joc supape

Reglajul supapelor se face cu motorul
 la rece

— supape admisie — 0,15 mm
 — supapă evacuare — 0,20 mm

Sistemul de ungere

— prevăzut cu element filtrant ce se
 înlocuiește periodic

Sistem de aprindere

— bujii Sinterom M 14-225
 — avans inițial la aprindere 6°
 — distanța între contactele ruptor-dis-
 tribuitorului 0,4—0,5 mm
 — unghiul de închidere a contactelor
 (Dwell) 55°
 — distanța între electrozii bujiei 0,7—
 0,8 mm
 — ordinea de aprindere 1—3—4—2

Tabel de lămpi

— faruri 45/40 w
 — lămpi de poziție 4w T 8/4
 — lămpi semnalizatoare 21 w P 25—1
 — lampă număr de înmatriculare 5 w
 R 19/5
 — lămpi stop 21 w P 25—1
 — lampă bord 1,5 w sau 2 w

Siguranțe fuzibile

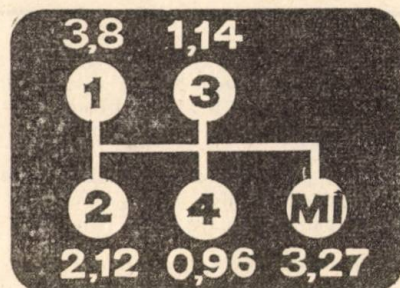
8 siguranțe fuzibile

Ambreiaj

— monodisc uscat cu pîrghii de debre-
 iere
 — cursa liberă a pîrghiei de comandă
 4—5 mm
 — cursa liberă a pedalei de ambreiaj
 40—50 mm

Punte față

— roți independente, suspensie cu re-
 sorturi elicoidale, amortizoare hidraulice
 și bară stabilizatoare



— direcție cu șurub și piuliță
 — raza minimă de bracaj 6,4 m
 — unghi convergență 4—6 mm
 (mașina neîncărcată)
 — unghi cădere 1° ± 15'
 (cu mașina neîncărcată)
 — unghi de fugă 6°30'
 (cu mașina încărcată)
 — unghi de înclinare laterală a pivotului
 7°30' (cu mașina încărcată)

Sistem de frinare

— frînă cu tamburi pe toate roțile la
 Skoda 1000 MB; frîne cu disc pe
 față și tamburi pe spate la Skoda S 100
 — diametrul tamburilor de frînă 230 mm
 — rectificarea maximă a tamburului pe
 diametru 1 mm
 — grosimea garniturii de frînă (ferodou)
 5 mm
 — grosimea minimă a garniturii de
 frînă (ferodou) 1,5 mm
 — diametrul discului de frînă față 252,2
 mm
 — rectificarea maximă a grosimii discu-
 lui 1 mm
 — cursa liberă a pedalei de frînă 35-40 mm

Roți și pneuri

— dimensiunile pneurilor 155 × 14
 — presiunea în pneuri
 ● față 1,2 kgf/cm²
 ● spate 1,6 kgf/cm²

FIȘA TEHNICĂ MOSKVICI 408, 412



- Puterea motorului 50 CP DIN la 4750 rot/min
4 cilindri verticali în linie
4 timpi; răcire cu apă
Alezaaj 76 mm; Cursă 75 mm
1357 cm³; Raport de comprimare 7
Transmisie clasică, motor față, tracțiune spate.
Viteza maximă 120 km/h; consum de benzină
8 l/100 km, la 90 km/h
- Lungime totală 4,090 m
 - Lățime totală 1,550 m
 - Înălțime 1,480 m
 - Ampatament 2,400 m
 - Ecartament față/spate 1,237/1,227 m
 - Greutate totală autorizată cca 1450 kg
 - Greutate fără încărcătură la drum 990 kg.

Plinuri: 48 l benzină; 4,5 l ulei; 7 l apă;
cutie viteze 1,1 l; diferențial
1,4 l; frîne 0,34 litri lichid

Joc supape

- Reglajul supapelor cu motorul rece
- supapă admisie 0,15 mm
- supapă evacuare 0,20 mm

Sistemul de ungere

- prevăzut cu filtru brut, filtru fin și radiator ulei

Sistem de aprindere

- bujii M 14 × 1,25 Sinterom 175 sau I95
- avans inițial la aprindere 3°—5°
- distanța între contactele ruptor-distribuitorului 0,35—0,45 mm
- unghiul de închidere a contactelor (Dwell) 48°—52°
- distanța între electrozii bujiei 0,6—0,75 mm
- ordinea de aprindere 1—3—4—2—

Tabel de lămpi

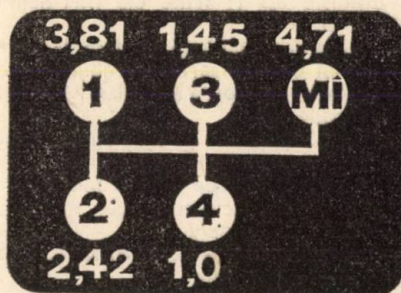
- faruri 50/40 w
- lămpi de poziție față și semnalizatoare față 21/6 w
- lămpi poziție spate și semnalizatoare spate 21/3 w
- lămpi stop 21 w
- lămpi de bord 1,5 w
- plafonieră 1,5 w

Siguranțe fuzibile

3 siguranțe fuzibile

Ambreiaj

- monodisc uscat cu amortizor de oscilații, comanda cu pîrghii de debreiere și rulment de presiune din grafit
- cursa liberă a pîrghiei de comandă 3,3, mm



- cursa liberă a pedalei de ambreiaj 25—30 mm

Punte față

- roți independente, suspensie cu resorturi elicoidale, amortizoare hidraulice cu dublu efect și bară stabilizatoare
- direcția de tip melc globoidal cu rolă dublă
- raza minimă de bracăj 5 m
- unghi de convergență 1—3 mm cu mașina încărcată
- unghi de cădere 1° ± 30' cu mașina încărcată
- unghi de fugă 2° ± 30', cu mașina încărcată
- unghi de înclinare laterală a pivotului 6° ± 30' cu mașina încărcată

Roți și pneuri

- dimensiunile pneurilor 6,0 × 13
- presiunea în pneuri:
 - față 1,7 kgf/cm²
 - spate 1,7 kgf/cm²

FIȘA TEHNICĂ FIAT 850



- Puterea motorului 34 CP DIN la 4800 rot/min
 4 cilindri verticali în linie
 4 timpi; răcire cu apă în circuit închis
 Alezaj 65 mm; Cursa 63,5 mm
 843 cm³; raport de comprimare 8,5
 Tracțiune spate
 Viteza maximă 120 km/h; Consum de benzină 6,5—7 l/100 km, la 90 km/h
- Lungime totală 3,575 m
 - Lățime totală 1,425 m
 - Înălțime 1,385 m
 - Ampatament 2,027 m
 - Ecartament 1,211 m
 - Greutate totală autorizată 1.070 kg
 - Greutate fără încărcătură la drum 670 kg

Plinuri: 30 l benzină; 3,3 l ulei; 7,5 l apă; transmisie 2,1 l ulei; frâne 0,3 l lichid.

Joc supape

- reglarea supapelor se face cu motorul rece
- supapă admisie 0,15 mm
- supapă evacuare 0,15 mm

Sistemul de ungere

- prevăzut cu filtru centrifugal de ulei

Sistem de aprindere

- bujii M 14 × 1,25; Sinterom M 14—L. — 240;
- avans inițial la aprindere 11°
- distanța între contactele ruptor-distribuitorului 0,42—4,8 mm
- unghiul de închidere a contactelor (Dwell) 60°
- distanța între electrozii bujiei 0,6—0,7 mm
- ordinea de aprindere 1—3—4—2

Tabel de lămpi

- faruri 45/40 w
- lămpi poziție față 5 w
- lămpi semnalizatoare 20 w
- lămpi poziție spate 4 w
- lămpi stop spate 20 w
- lampă bord 3 w

Siguranțe fuzibile

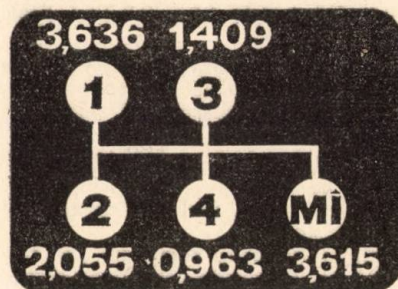
8 siguranțe fuzibile a 8 A fiecare

Ambreiaj

- monodisc, uscat cu mecanism cu diafragmă și rulment de presiune cu bile
- cursa liberă a pîrghiei de comandă 2,5—3,5 mm
- cursa liberă a pedalei de ambreiaj 25—35 mm

Punte față

- roți independente, suspensie cu arc lamelar, amortizoare hidraulice, cu dublu efect și bară stabilizatoare



- direcție cu melc și sector elicoidal
- raza minimă de bracăj 4,80 m
- unghi convergență 6—8 mm (cu mașina încărcată)
- unghi de cădere 2°10' ± 20' (cu mașina încărcată)
- unghi fugă 9° ± 1°
- unghi înclinare laterală a pivotului 4°20' ± 20'

Punte spate

- unghi convergență roți spate 0—2 mm (cu mașina încărcată)

Sistem frinare

- frîne cu tambur pe toate roțile
- diametrul tamburilor de frînă 185,24—185,53 mm
- rectificarea maximă a tamburului pe diametru 0,8 mm
- grosimea garniturii de frînă (ferodou) 4,2—4,5 mm
- grosimea minimă a garniturii de frînă (ferodou) 1,5 mm
- cursa liberă a pedalei de frînă 1,6 mm

Roți și pneuri

- dimensiunile pneurilor 140 × 12
- presiunea în pneuri
 - față 1,1—1,2 kgf/cm²
 - spate 1,8—2 kgf/cm²

FIȘA TEHNICĂ VOLKSWAGEN 1200, 1300

Puterea motorului 34 CP DIN la 3600 rot/min (Volkswagen 1200);
40 CP DIN la 4000 rot/min (Volkswagen 1300)
4 cilindri opuși doi câte doi (boxer)
4 timpi, răcire cu aer
1200

Alezaj 77 mm; cursa 64 mm
1192 cm³; raport de comprimare 7
Tracțiune spate

Viteza maximă 115 km/h; consum de benzină 7,3 l/100 km, la 90 km/h
1300

Alezaj 77 mm; cursa — 69 mm

1285 cm³; raport de comprimare 7,3
Tracțiune spate

Viteza maximă 120 km/h; consum de benzină 7,5 l/100 km, la 90 km/h

- ③ Lungimea totală 4,070 m
- ③ Lățimea totală 1,550 m
- ③ Înălțime 1,500 m
- ③ Ampatament 2,400 m
- ③ Ecartament față/spate 1,310/1,358 m
- ② Greutate totală autorizată 1140/1200 kg (VW 1200/1300)
- ③ Greutate totală la drum 760/820 kg, VW/1200/1300

Plinuri: 40 l benzină; 2,5 ulei; transmisie 2,5 l ulei; frîne 0,3 litri lichid

Joc supape

Supapele se reglează cu motorul rece
— supapă admisie 0,10 mm
— supapă evacuare 0,10 mm

Sistemul de ungere

— sistem prevăzut cu radiator de ulei

Sistem de răcire

— răcire cu aer, realizată cu ajutorul unei suflante.
— circuit de răcire comandat prin termostaț (circulația aerului de răcire)

Sistem de aprindere

- bujii M 14; Sinterom -225
- avans inițial la aprindere 7,5°
- distanța între contactele ruptor-distribuitoare 0,4 mm
- unghiul de închidere a contactelor (Dwell) 47°—53°
- distanța între electrozii bujiei 0,7 mm
- ordinea de aprindere 1—4—3—2 (cilindrul nr. 1 fiind amplasat în dreapta față; cilindrul nr. 4 amplasat în dreapta spate, considerând sensul de mers)

Tabel de lămpi VW 1200 VW 1300

- faruri 6 V—45/40 w 12 V—45/40 w
- Lămpi de poziție 6 V—4 w 12 V—4 w
- Lămpi semnalizatoare 6 V—18 w 12 V—21 w
- Stopuri spate 6 V—18/5 w 12 V—21/5 w
- Plafonieră 6 V—10 w 12 V—10 w

Siguranțe fuzibile

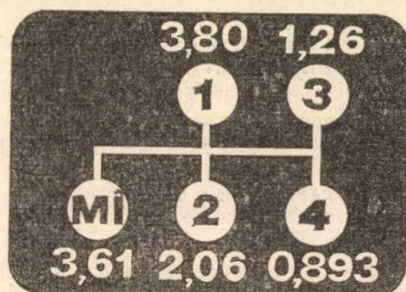
— 10 siguranțe fuzibile a 8 A fiecare

Ambreiaj

— monodisc uscat cu pîrghii de debreiere, rulment de presiune din grafit

Punte față

— roți independente, suspensie prin bare de torsiune, amortizoare hidraulice și bară stabilizatoare



- direcție de tip cu rolă
- raza de bracaj 5,5 m
- unghi de convergență 2—4,5 mm cu mașina neîncărcată
- unghi de cădere 0°30' ± 15' cu mașina neîncărcată
- unghi de fugă 2° ± 15' cu mașina neîncărcată
- unghi de înclinare laterală a pivotului 4°20' cu mașina încărcată

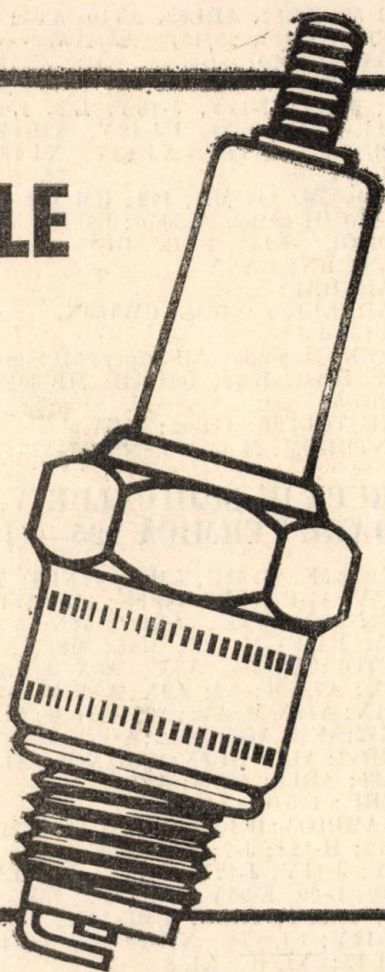
Sistem de frînare

- frîne cu tamburi pe toate roțile pînă la automobilul cu numărul de șasiu 116.000.000, după care s-au introdus pe roțile din față frîne cu discuri
- pentru VW 1300 sistemul de frînare prevăzut cu circuit dublu
- diametrul tamburilor de frînă 230,1 mm
- grosimea garniturii de frînă (ferodou) 4 sau 4,5 mm
- grosimea discului de frînă 9,5 mm
- grosimea plachetilor de frînă inclusiv suportul 10 mm
- grosimea minimă a plachetilor de frînă inclusiv suportul 2 mm

Roți și pneuri

- dimensiunile pneurilor 5,60 × 15
- presiunea în pneuri:
 - față 1,1—1,2 kgf/cm²
 - spate 1,7—1,8 kgf/cm²

ECHIVALENTELE VALORILOR TERMICE ALE BUJIILOR



De sute de ori am auzit întrebarea: „Bujiiile marca X, cu simbol W-Y-Z, merg la Dacia 1100?”.

Adevărul este că circulă pe glob bujii de felurite mărci pe care sînt înscrise de fel de litere și cifre. Aceste simboluri „misterioase” sînt legate de valoarea termică a bujiilor respective. Dar, pentru a ne orienta, este absolut necesar să consultăm o listă „la zi” de echivalențe, în care au fost trecute pînă și ultimele produse aflate în comerț. În acest scop publicăm tabelul de față, unde toate bujiile de 14 mm, de mărci relativ răspindite, sînt grupate pe familii de valori termice corespunzătoare scalei „Bosch”. După cum se poate observa, diversitatea simbolurilor este considerabilă.

Poate veți zice: dar cum să ne descurcăm în atitea cifre și litere, în atitea simboluri? Foarte simplu. Să presupunem că aveți o mașină Skoda 1000 MB, care era echipată din uzină cu bujii PAL Super 14—7. Căutați în tabel la bujiile PAL (observați că mărcile au fost înscrise în ordinea alfabetică) și descoperiți că PAL Super 14—7 figurează în grupa III. În consecință, orice bujie din grupa III corespunde, ca valoare termică, motorului Skoda 1000 MB, cu condiția ca partea filetată să fie la fel de lungă ca aceea a bujiilor PAL Super 14—7.

GRUPA I. EXTREM DE CALDE (VALOARE TERMICĂ 45)

AC: 48, 48X, C 47, LM 47;
AUTOLITE: AU7PM;
CHAMPION: UJ-12, J-12; J-12J, J-14,
J-14J; KLG: FF20

GRUPA II. FOARTE CALDE (VALOARE TERMICĂ CIRCA 95)

AC: 43 LS, 45, 45 LS, 46, 46 FF, 46 XL,
46 XLS, 48, 48 X, M45F, 47 XL
AUTOLITE: A 11, A 11 X, A11X-M,
A52, AGR42, AGR52, AL42, AR42,

AR 52, AR82, ARL82, AT10, AT42
 BERU: 95/14, 95/14/3; 95/14/5
 BOSNA: F 70
 CHAMPION: H-12 (SUA); H-18Y; J-11; J-11J; J-14Y, J-18Y, L-8, L-9J, L-14, N-18, N-21, UJ-18Y, XH-14Y, XH-18Y, XJ-12Y, XJ-13Y, XJ-18Y, XJ-20Y
 EYQUEM: 111 MB; 112; RM 112
 HITACHI (Japonia) M46; L45H
 LODGE: B14; BBL, BB14; BL14; BLN; BN; CANY
 MARCHAL: 37 S
 MARELLI: CW100L, CW100N, CW150 JM
 N.G.K. (Japonia): 4H Super; 5H Super; B-4, B-4H, B-42, BC-54E; MB-50EK, T-205-5
 PRESTOLITE: 14E62; 14G4
 SINTEROM: M 14-175, M 14-L-175

GRUPA III. BUJII CALDE (VALOARE TERMICĂ 125—145)

AC: 42-5F; 43, 43F; 43FS; 43XLS; 44; 44-5V; 44-F, 44FF; 44FFS; 44S; 44TS; 45N; 45S; 45XL; 45XLS; 46N; 47L; C45; M42F; M 43F; M45; M85; AZ9
 AUTOLITE: A5; A5X; A5X-M; A7; A7X; A7X-M; A9; A9X; A9X-M; A11; A11X; A11X-M; A42; A71; A71-M; AE4; AE42; AF42. AG5; AG42; AG52; AGR31; AGR42; AL7; AL7X; AL7X-M; AL9; AL11; ARL8; ATL8; AZ9
 BERU: 145/14; 145/14/5
 CHAMPION: H-10; H-10J; H-11; H-11J; H-12; H-12J; J-7; J-7J; J-8; J-8J; J-10Y; J-11Y; J-12Y; J-13Y; J-17 LM; L-10; L-90; L-95Y; N-1; N-2; N-8; N-8B; N-14Y; RN-8; UBL-13Y; UJ-8; UJ-12Y; UL-15Y; XH-10 (J); XH-11; XH-12; XL-10; XL-8
 EYQUEM: 37; 37B; 413; 115S
 FIRESTONE: F-23 P
 HITACHI: M45
 ISKRA: M14-145
 ISOLATOR: M14-175
 KLG: F50; FA50; FS70; TFS50
 LODGE: BAN, BSN; CLNH; CN; CNY; CSN
 MARCHAL: 37SM; 35/36; V35/36D; V36
 MARELLI: CW150N; CW150L; CW150P; CW175TC
 NGK: B-6, B-6H; B-6HS, B-6S; BC-6E, BM-6; MB-26; MB-26A(S), MB-40A, T-205-4; T-215-B
 PAL: Super 14-7
 PRESTOLITE: 14-5, 14-9, 14-E4, 14G52, 1442
 SINTEROM: M 14-195, M 14-L-195 A, M 14-225, M 14-P-225, M 14-L-225, M 14-LP-240

GRUPA IV. BUJII MIJLOCII (VALOARE TERMICĂ CIRCA 175)

AC: 42F, 42FA, 42LZ, 42XLS, 43FO, 43L, 43N, 43S, 44Com, 44FA, 44N, 44-

XL, 44XLS, 44XLV, 45F, 45FF, 45FGO, 45L, C42-1, C44Com, C45Com, C46, M44F, P44XL, WR43L.
 AUTOLITE: 4GS-125, AE3, AE6, AE32, AER2S, AER4S, AE6, AG7, AG32, AGR3S, AGR82, AL5, AL5X, AL5X-M, AT4, AT6, AT8, ATL4
 BERU: 175/14, 175/14A, 175/14/3, 175/14/3A, 175/14/5, 200/14mC2, D175/14, D175/14/3, D175/14/3T, E175/14m5, ED175/14/3m5
 BOSNA: F 75, FE 75
 CHAMPION: CJ-8, H-8, H-8J, H-9, H-9Com, H-9J, H-14Y, H-88, HO-8A, JT-8, J-9, J-9J, J-9Y, J-91, L-7, L-7J, L-10S, L-86, L-88, L-92Y, L-510, N-5, N-6, N-10Y, N-11Y, N-12Y, N-16Y, N-84, N-88, NA-8, RJ-88P, TJ-8J, UJ-6, UJ-10Y, UL-12Y, UN-12Y, X-730, XL-7, XL-85, XML-12, XN-5, XN-6.
 FIRESTONE: F23L, F27L
 HITACHI: M 44
 ISKRA: M14-175
 KLG: F55P, F70, FA70, FE55P, FE70, RFH5
 LODGE: C14, CAN, CCL14, CLNX, CLNY, CNX, H, H14, HAN, HBLN, HLN, HNY
 MARCHAL: 35B, 35C, 35CM, 35H, 35M, P, 36, 36B, 36C, 36CM, 36D, 36HS, 36M, 36P, GT35D
 MARELLI: CW175TC, CW175JM, CW-175P, CW200L, CW225JC, CW225JM, CW225L, CW225L-V, CW225N.
 NGK: 205-3, B-6E, B-6ES, B-6EW, B-7, B-7E, B-7ES, B-7EW, B-7H, B7HS, B-7S, B-52, B-72H, B-74E, BP-6E, BP-6ES, MB-50, MB-50S, MB-54 (S), T-205-1, 2, 3, T-215
 PAL: 14-L-8
 PRESTOLITE: 14L8
 SINTEROM: M 14-240, M 14-L-240

GRUPA V. BUJII RECI (VALOARE TERMICĂ 190—225)

AC: 41—2XLS, 42FF, 42FS, 42S, 42TS, 42XL, 43L—Com, 44XLA, C42N, C43, C44, C44NS, M44, M44C
 AUTOLITE: A3, A3X, A3X-M, A32, AE2, AE3CP, AE22, AER4, AF32, AG22, AR31, AR32, AT3
 BERU: 190/14S, 200/14A, 225/14
 BOSNA: FE80
 CHAMPION: 730, CJ-6, HO-3, J-6, J-6J, J-10, J10—Com, J63R, J-87B, L-11S, L-82Y, L-85, L-87Y, L-510, N-4, N-8Y, N-9Y, RL-15B, TAC-2, TJ-6J, UJ-11G, UL-82Y, XH-8, XH-8J, XJ-6(J), XN-9Y
 EYQUEM: 116, 515, 80LB, 80LW
 HITACHI: M44P
 KLG: F75, F80, FE75, FE80, FF80, FS75
 LODGE: 2HLN, 3HAN, CC14, CCAN, HF, H14, HHL, HL, HLN, HLN, HN
 MARCHAL: 35HS, GT34D, GT34HD
 MARELLI: CW8LP, CW230A, CE230 JM, CW240L, CW240N, CW250L, CW260N

NGK: 205-4, B-7HZ, B-7HS, B-8, B-8E, B-8ES, B-8H, B-8HC, B-8HS, B-8S, B-77-C, B-77HC, BP-7E, BP-7ES, T-260A1
 PAL: Super 14-8
 SINTEROM: M 14-260, M 14-280 A, M 14-X-260, M 14-LX-280

GRUPA VI. BUJII FOARTE RECI (VALOARE TERMICĂ 240)

AC: 42, M42K
 AUTOLITE: A2X, A21X, A21X-M, AG3
 BERU: TOATE CU CIFRA 240
 CHAMPION: 7HD, J-3, J-4, J-4J, J-5, J-5J, J-58R, J-62R, L-4J, L-5, L-62R, L-81, N-3, (CANADA), N-6Y, N-7Y, N-62R, N-63R, N-Y296, N-Y297, NA-10, VJ-4J, UJ-7G
 EYQUEM: 80LW
 FIRESTONE: F36L
 HITACHI: L43
 ISKRA: M14-225
 ISOLATOR: SM-14-280
 LODGE: 2 HAN, 2HL, 2HN, HH14, HNP, HNX
 MARCHAL: 2/33, 2/33H, 34C, 34CM, 35S, HF34F
 MARELLI: CW3AG, CW250JM, CW250N, CW260L
 NGK: B-8ES, B-77EC, BP-7ES
 SINTEROM: M14-LX-310, M14-LX-340

GRUPA VII. BUJII FOARTE RECI (VALOARE TERMICĂ 260-300)

AUTOLITE: AG2, AG12 RACING
 BERU: TOATE CU VALORILE 260-300

CHAMPION: L-63R, LA-10, N-3, N-60Y, N-64Y, N-Y280, XJ-4J
 EYQUEM: 90L, PLATINE 90L
 FIRESTONE: F36L
 KLG: F100, FE100
 LODGE: 3HLN, 3HN, RL47
 MARCHAL: 2/33, 34HS, 34S, H33RG, HF33R, HF34F
 MARELLI: CW260L, CW275A, CW275B, CW275N
 NGK: B-8EP, B-8HN, B-9E, B-9ES, BP-8ES
 PAL: 14L-9Y, NV7Y

GRUPA VIII. BUJII EXTREM DE RECI (VALOARE TERMICĂ 300-350)

BERU: CU VALORI 300-350
 CHAMPION: L-57R, L-58R, L-78, LA 11, N-55R, N-57R, N-58R, NA-12, NA-14
 MARELLI: CBW1001A, CBW1001B, CBW1002A, CBW1002C
 NGK: 9, B-9HC, B-10EN, B-10HN

GRUPA IX. BUJILE CELE MAI RECI (VALOARE TERMICĂ 360-440)

BERU: CU VALORI 370-400
 CHAMPION: L-53T, L-54R, L-55R, L-55T, N-53T, N-54R, NA-19
 MARELLI: CBW 1003B, CBW 1004B, CBW 1005 B

URMELE ANVELOPELOR

Toți tehnicienii de anvelope sînt fermi în afirmația că o frînare eficientă nu lasă urme. O anvelopă care lasă urme de cauciuc se încălzește prin frecare; roțile fiind blocate, oprirea se încetinește și distanța la care se oprește, crește. Specialiștii dau următorul sfat:

„Nu frînați niciodată pînă la blocarea roților. Efectul e deplorabil pentru anvelope, a căror uzură se concentrează într-un punct. Este dovedit că în momentul în care roțile se blochează, oprirea se încetinește brusc și trebuie neapărat să se micșoreze presiunea pe pedale, din momentul în care scîrțitul anvelopelor arată că roțile au fost blocate”.

Prezența urmelor pe sol arată numai că s-a frînat și că anvelopele s-au încălzit (frînare prelungită).

Absența unor urme de cauciuc nu înseamnă că organele de oprire ale autovehiculului nu au fost solicitate, deoarece un sol neted prilejuiește, adeseori, în realitate, o frînare foarte eficientă.

la volan- pilotul automat

- FIRUL NEVĂZUT DIN ȘOSEA.
- ȘI PE PĂMÎNT EXISTĂ „PILOȚI AUTOMAȚI“.
- STOP: AȚI DEPĂȘIT VITEZA LEGALĂ!
- TAXIUL CU „PERNĂ DE AER“ ȘI LASERE.
- MAI ÎNTÎI AUTOBUZELE ȘI APOI AUTOTURISMELE.
- NIMIC NU ESTE PEA SCUMP ÎN MATERIE DE SIGURANȚA CIRCULAȚIEI.

De mai multă vreme, în S.U.A. se experimentează dispozitive electronice de ghidare a automobilelor pe șosele. Pe fiecare bandă de circulație se găsește un fir metalic îngropat. Automobilele circulă unul după altul pe fiecare bandă, urmărind firul conducător cu ajutorul unui aparat special dispus sub automobil. În cazul în care automobilul deviază la dreapta sau la stînga, în raport cu acest fir, dispozitivul electronic comandă punerea în funcțiune a unui motor electric, care, acționînd asupra direcției, readuce automobilul la distanța stabilită ce trebuie menținută față de fir.

Echipamentul de ghidaj electronic este completat printr-un radar simplificat, situat la partea din față a automobilului, avînd drept scop reducerea vitezei sau chiar oprirea automată a mașinii, în cazul în care apare în față un obstacol (de exemplu un automobil care staționează).

Rolul omului de la volan va fi în acest caz similar cu cel al unui aviator pe un avion cu pilot automat. Deocamdată manevrele de depășire

a altor vehicule sau obstacole apărute în cale urmează a se face de către conducător.

Sistemul prezentat aici este însă costisitor și de aceea se consideră că nu se va aplica decît peste 20-25 de ani.

Marile uzine constructoare se preocupă de conducerea electronică a automobilelor, cu scopul de a reduce solicitarea conducătorului în condițiile de mare aglomerație a circulației.

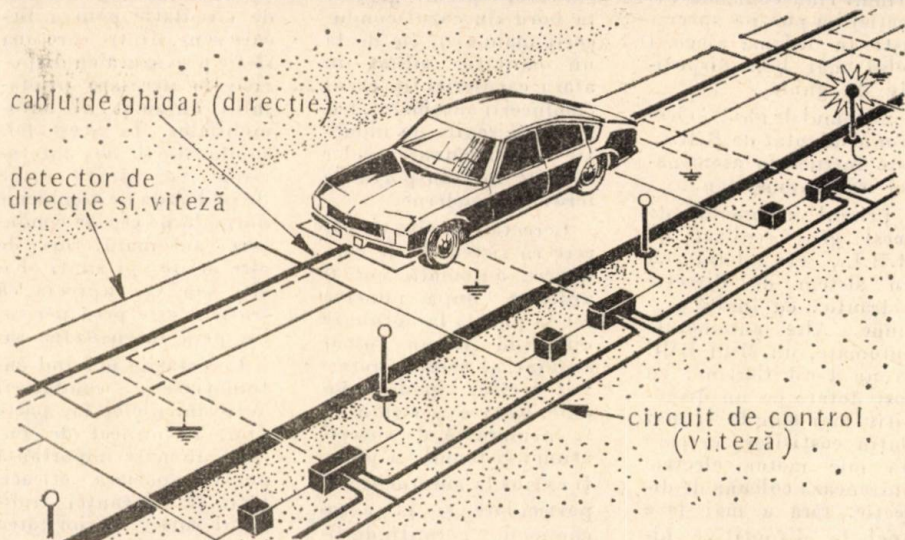
Alte experimente urmăresc transformarea automobilului într-un robot acționat printr-o serie de semnale. Itinerarul vehiculului este înregistrat pe o cartelă perforată și citit de un calculator electronic miniaturizat și tranzistorizat, încorporat în șasiul automobilului.

Un alt sistem, denumit „fasciculul — auto — accident“, constă în principal din emisia unui fascicul electronic de înaltă frecvență, pornind din partea anterioară a vehiculului. Cînd automobilul se apropie de un obstacol, fasciculul este reflectat și semnalul astfel înregistrat comandă dispozitivele de acțiune ale frînelor sau acceleratorului, menținînd

o distanță constantă între autovehicule. Mai simplu, deci, un mini-radar electronic.

Unii specialiști consideră că pînă la utilizarea sistemelor amintite, vor apărea „dispozitive de avertizare“, care vor măsura cu precizie milimetrică distanța dintre automobile. Emițînd un semnal luminos sau acustic, aceste dispozitive îl vor avertiza pe conducător, în cazul în care automobilul se va apropia prea repede de un obstacol imobil sau de un alt automobil care se deplasează cu o viteză mai mică. Dispozitivele de avertizare vor mări securitatea în timpulmersului, mai ales pe timp de ceață și vor permite ca pe o șosea să circule concomitent un număr mai mare de mașini decît pînă în prezent.

În Japonia firmele „Matsushita“ și „National Elektronik“ experimentează un regulator — limitator de viteză care se montează la bordul automobilului și recepționează semnalele emise de panourile așezate pe marginea autostrăzii. Cînd regulatorul este în funcțiune, conducătorul automobilului va manevra



numai volanul, fără să mai acționeze și asupra pedalelor de accelerație sau de frână. În felul acesta se evită în mod automat depășirea limitei maxime de viteză admise, se reduce consumul de combustibil și riscul de accidente.

Regulatorul, având dimensiunile de $245 \times 96 \times 120$ mm, a fost aplicat în mod experimental pe un automobil Datsun, realizând performanțe satisfăcătoare.

Pentru descongestionarea orașelor, s-a propus un sistem de taxiuri automate; comandate prin semnale radio de către un computer electronic, ele ar urma să se deplaseze pe o pernă de aer, de la un loc la altul, pe un traseu prestabilit, putând să transporte 2-4 persoane.

O firmă americană a propus folosirea laserului în scopul evitării carambolajelor dintre automobile care circulă unul după altul în traficul rutier. Un laser măsurător de distanță, cuplat la indicatorul de viteză, va emite unde infraroșii, care se vor lovi de obstacolele întâlnite. În acest fel, ele vor putea declanșa o frinare automată a au-

tomobilului, în caz de necesitate, cu o forță invers proporțională cu distanța până la obstacolul detectat. Stadiul actual al laserului cu semiconductori lasă să se întrevadă posibilitatea realizării unui dispozitiv care să poată măsura precis distanțe relativ reduse într-un timp de viziune îngust. Dimensiunile mici ale unui astfel de aparat, prețul de cost redus, acțiunea rapidă, pledează în favoarea acestei soluții.

Iată deci câteva proiecte, parte dintre ele realizate experimental, unul mai îndrăzneț decât celălalt, care ne arată că cei doi „copii răsfățați” ai viitorului — automobilul și electronica — își vor da mâna în sfârșit pentru a realiza un pas important în materie de confort și securitate rutieră.

În acest sens, iată în continuare o nouă experiență efectuată în Marea Britanie. Cei peste 900 de salariați ai Laboratorului englez de cercetări pentru probleme rutiere (R.R.L.) și-au unit eforturile în scopul punerii la punct a unui dispozitiv asemănător celui pentru pilotarea automa-

tă a avioanelor. Sistemul urmează să permită comandarea integrală a tuturor manevrelor necesare funcționării unui automobil, adică atât conducerea manuală a mașinii, cât și pilotajul automat al acestuia, prin simpla răsucire a unui comutator.

Desigur, se va pune problema unui studiu amănunțit asupra rentabilității acestor sisteme de conducere automată, desul de costisitoare la ora actuală. Totuși, avându-se în vedere argumentul hotărâtor — acela al reducerii considerabile a numărului de accidente — specialiștii au ajuns la concluzia că sumele necesare (circa 3000 lire sterline pentru fiecare kilometru de drum și aproximativ 75-109 lire pentru fiecare vehicul) merită cu prisosință să fie investite.

De altfel, după ce dispozitivul va fi pus la punct, eforturile specialiștilor se vor îndrepta în sensul micșorării pe cât posibil a prețului de cost, astfel încât sistemul să se poată folosi în mod avantajos la automobilele de mare serie.

Realizarea practică ridică multe probleme. În

primul rind comanda direcției i-a pus pe specialiști în dilema alegerii celui mai bun dispozitiv de ghidaj.

Sistemul de ghidaj electronic adoptat de R.R.L. este întrucâtva asemănător celui american.

Primul automobil de acest gen, realizat de R.R.L., era dotat cu un sistem de direcție hidraulic, cu înaltă presiune. Alte automobile automate, un Mini BMC și un Ford Cortina, au fost dotate cu un dispozitiv mai simplu și mai puțin costisitor, în care un mic motor electric antrenează coloana de direcție, fără a mai face apel la dispozitive hidraulice.

În ceea ce privește problema accelerării și frînării, se utilizează dispozitivele electrice de comandă, acționate în funcție de depresiunea înregistrată în colectorul de admisie. Dispozitivul de comandă asigură reglarea vitezei în raport cu impulsurile electrice recepționate. Aceste semnale provin fie de la un

emițător special montat la bord (în cazul conducerii manuale), fie de la un emițător situat în afara caroseriei (în cazul conducerii automate), bazat pe circuite de inducție asemănătoare celor folosite în transporturile feroviare moderne.

Cercetătorii sînt de părere că sistemele de conducere automată vor fi aplicate, după punerea lor la punct, la autobuze circulînd pe un culoar separat al șoselei, rezervat acestui tip de vehicule. Dacă experiența va fi încununată de succes, atunci sistemul va putea fi extins la autoturismele particulare și la autocamioane, permițîndu-se și acestora să utilizeze banda rezervată pentru conducere automată. O astfel de schimbare radicală a condițiilor de circulație va permite vehiculelor grele, de marfă, să fie exploatate în convoi, atît ziua cît și noaptea, ameliorîndu-se substanțial randamentul lor.

Se conturează astfel perspectiva ca în minimum 50 de ani să existe auto-

străzi cu mai multe benzi de circulație pentru fiecare sens, dintre care una să fie prevăzută cu dispozitivele necesare pilotajului automat al automobilelor. În acest fel, conducătorii de autoturisme vor putea trece de pe banda de conducere normală pe cea de conducere automată, ori de cîte ori se vor simți oboșiți sau vor aprecia că traficul este prea periculos prin intensitatea sa.

Cercetările privind automatizarea conducerii autovehiculelor fac parte dintr-un proiect de durată, de mare importanță pentru sporirea eficacității și siguranței traficului rutier. Majoritatea specialiștilor angajați în această acțiune privesc optimist viitorul, afirmînd că nu peste mulți ani un dispozitiv bine pus la punct va permite aplicarea pe scară largă a ceea ce astăzi pare încă o utopie: conducerea automată a automobilului.

(Bibliografie: „Evoluția automobilului” de Gh. FRĂȚILĂ și M. CHIMU și „Revue automobile”)

MOTORUL—OU

În Noua Zeelandă s-a realizat un motor cunoscut sub denumirea de motor Hamilton-Walker. El prezintă unele particularități care permit asemănarea sa cu motorul Wankel. Ambele motoare sînt echipate cu rotoare în formă de ou, care se rotesc înăuntrul unui stator de o formă corespunzătoare. Asemănarea dintre cele două motoare nu se limitează însă numai la aceasta.

Rotorul motorului Hamilton-Walker se rotește între două capete oscilante în formă de potcoavă. În timpul rotirii rotorului oval, amestecul combustibil se comprimă în spațiul, în formă de potcoavă, al capetelor unde se află bujiile. Ciclul de aspirație începe în momentul în care capetele oscilante se află în punctele opuse, ale cursei lor, maxim posibile. Nu se cunosc decît foarte puține detalii privind acest motor. Interesant însă este de notat că motorul Hamilton-Walker oferă soluții reușite pentru probleme care ani de-a rîndul au dat bătăie de cap realizatorilor motorului Wankel. Așa, de exemplu, dacă la Wankel etanșarea este chiar pe rotor, la motorul Hamilton-Walker se află pe capetele oscilante. Motorul Hamilton-Walker, cu două rotoare, se compune din 7 părți mobile.

Primele probe ale noului motor se încadrează în programul unor firme din Noua Zeelandă și au ca obiectiv punerea la punct a fabricației unui autoturism național care să fie compus în proporție de 90 la sută din piese „aborigene”. Motorul este răcit cu aer, nu cîntărește decît 20 kg și are o putere de 60—100 CP. Un automobil dotat cu acest motor și cu caroserie de material plastic armat va putea atinge o viteză de circa 160 km/oră.

ȘI MEDICAMENTELE POT GENERA ACCIDENTE

Statisticile scot în evidență că „factorul om“ este răspunzător de 90% din accidente de circulație, restul de 10% revenind cauzelor tehnice, rutiere etc.

Un rol important în geneza accidentelor de circulație îl joacă abuzul de medicamente, precum și automedicația și medicația greșit administrată. Frecvența tratamentelor ambulatorii, ușurința prescrierii medicamentelor și folosirea pe o scară din ce în ce mai mare a acestora (din care unele se eliberează chiar fără prescripții medicale) măresc riscul producerii accidentelor rutiere.

Evident, nu toate medicamentele au același efect nociv, dar sedativele și somniferele, stupefiantele și analgezicele, tranchilizantele și antialergicele — în general toate medicamentele care prin influența și implicațiile lor nervoase au o acțiune psihotropă — modifică aptitudinile conducătorului auto și mai ales capacitatea lui de a reacționa prompt, contribuind fie la creșterea excitației nervoase, fie la diminuarea controlului reflexelor, a capacității de atenție, a posibilităților intelectuale și a mecanismelor videomotoare.

Pentru a putea urmări acțiunea unor medicamente asupra organismului și modificările pe care acestea le produc asupra conducătorilor auto, le vom trece în revistă pe cele principale și des folosite.

- *Analgezicele* (aspirina, piramidonul, diversele antinevralgice, fenacetina etc.), deși nu produc un pericol imediat pentru conducătorul auto, totuși au o importanță deosebită în geneza accidentelor de circulație. O durere insuportabilă de dinți, spre exemplu, calmată cu ajutorul analgezicelor, poate să reapară brusc după încetarea acțiunii medicamentului și să determine șoferul, aflat în plină viteză, să comită o mișcare greșită. Unele analgezice, fiind asociate cu hipnotice sau sedative (antimigrinul conține pe lângă piramidon și somniferul veronal), produc o stare de liniște, însoțită de scăderea acuității vizuale și a reflexelor.

- *Sedativele și somniferele* acționează asupra sistemului nervos, chiar dacă sînt luate ocazional. Sub influența lor, promptitudinea reflexelor scade foarte mult, aceste medicamente fiind mai periculoase decît alcoolul, deoarece au o acțiune mai îndelungată. Astfel, o pastilă de Clordelazin, chiar dacă este luată dimineața, poate avea efecte de toropire și după zece ore, cu consecințe negative asupra atenției, asupra puterii de concentrare etc. Alcoolul mărește acțiunea acestor medicamente și, pentru că ele au o eliminare lentă din organism, favorizează instalarea unei stări intermediare între somn și veghe, care reduce capacitatea de reacție promptă.

- *Medicamentele care stimulează psihicul* (psihoanalepticele), de genul amfetaminelor, sînt folosite de către unii conducători auto pentru a înlătura starea de oboseală și pentru a mări vigilența în mod artificial. Ele prezintă un dublu pericol: acela de a produce inițial o excitație mentală care duce la o conduită rapidă și periculoasă, după care, o dată cu încetarea efectului, vine adormirea bruscă a conducătorului auto, fără semne preventive.

- *Tranchilizantele* (nozinanul, romerganul, napotonul, emitralul etc.) au acțiuni secundare nedorite asupra conducătorilor auto și de aceea nu arareori constituie cauza unor accidente rutiere. Se știe că nu este indicat ca cineva să se așeze nervos la volan, dar și mai periculos este ca persoana respectivă să combată nervozitatea cu ajutorul tranchilizantelor și să conducă totuși mașina. Tranchilizantele dau senzația de liniște, dar diminuează reflexele, scad capacitatea de reacție.

- *Stupefiantele* (morfina, derivații de opiu, cocaina etc.) sînt deosebit de periculoase. Ele produc o excitație puternică și modificări de personalitate, lucruri incompatibile cu conducerea auto.

- *Antralgicele și antihistaminicele*, folosite pe scară largă contra alergiilor de orice fel, asociate uneori și cu sedative, prezintă un pericol prin efectul lor secundar amplificat uneori de alcool, care duce la scăderea vigilenței la volan.

- *Hipotensivele* determină un dublu risc: dereglare circulatorie și colapsul cardio-vascular. Chiar conducătorii auto care prezintă hipertensiuni moderate sau mici sînt supuși la diferite pericole, datorită faptului că stressurile aduc cu ele descărcări de adrenalină ce agravează stările hipertensive.

- Conducătorii auto nu trebuie să abuzeze nici de *tonicardiac*e și *antidepresive*, aceste medicamente ducînd fie la creșterea excitației nervoase, fie la diminuarea re-

dr. I. ȚUGUI

Continuare în pag. 194

UN SISTEM DE FRÎNARE ELECTRONICĂ

Societatea B.F. Goodrich, una din cele mai importante întreprinderi de fabricare a pneurilor din Statele Unite, a anunțat recent punerea la punct a unui nou mecanism electronic de frînare a automobilelor, cu proprietăți anti-derapante.

Sistemul este constituit dintr-o serie de vitezometre racordate la un minior-dinator plasat la bordul vehiculului. Acesta din urmă poate astfel detecta rapid orice pericol de blocare a roților după acționarea frinei și, prin intermediul unui valvo-releu, poate reduce forța de frînare la valoarea imediat inferioară celei care produce blocarea.

Conform afirmațiilor specialiștilor societății, noul sistem, care a fost încercat pe numeroase vehicule, permite oprirea unui camion greu, pe aceeași distanță pe care se oprește un turism ce se deplasează cu viteză asemănătoare. El va permite constructorilor de camioane, autobuze și remorci să satisfacă noile norme de frînare care vor intra în vigoare în 1974.



BANCHETA SIGURĂ

La Stuttgart s-a construit pentru mașina viitorului o banchetă de automobil sigură. Prezentată la expoziția „Auto-mecanica” de la Frankfurt pe Main, bancheta a stîrnit un interes deosebit. La sprijinirea capului s-a folosit un material amortizant de șocuri, care este eficient chiar și la ciocniri laterale. În spate, această construcție solidă din țevi de oțel, care rezistă unei presiuni de trei tone, sînt fixate centuri ultramoderne de securitate. Bancheta asigură automobilistului o conducere bună și neobosită.

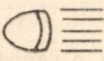
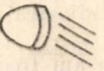
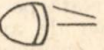
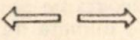
IDEOGRAME

Numărul din ce în ce mai mare de butoane de comandă, aparate de bord și lămpi avertizoare de pe un automobil modern, impune marcarea acestora, astfel încît să poată fi cît mai ușor identificate. Exportul și importul masiv de automobile cer ca această marcă să se facă într-un limbaj internațional înțeles de toți, ceea ce a condus la folosirea simbolizărilor sau, mai corect zis, a ideogramelor (ideogramă = semn sau simbol folosit pentru a reprezenta un lucru sau o idee; nu reprezintă îndeobște obiectul figurat, ci ideea sugerată de obiect).

La început, în lipsa unor reglementări naționale sau internaționale, fiecare uzină de automobile și-a imaginat o serie de ideograme cu care a marcat diferitele aparate și comenzi, căutînd bineînțeles să adopte simboluri cît mai sugestive. Ca să remedieze situația oarecum haotică creată, organizațiile naționale de standardizare au căutat să standardizeze anumite ideograme, iar ISO (Organizația Internațională pentru Standardizare), Comisia Tehnică pentru automobile TC22, a propus o serie de 11 simboluri standard, care în parte au fost adoptate de unele organizații naționale de standardizare. La noi, Institutul Român de Standardizare a emis standardul 8385/2-69, standard intrat în vigoare la 1 septembrie 1972.

Dumneavoastră, ca automobiliști, cunoașteți aceste simboluri? Dacă sînteți la volanul unui automobil pe care nu-l cunoașteți, ce buton manevrați ca să puneți în funcțiune spălătorul de parbriz? Dar dacă se aprinde la bord o lampă roșie cu litera „G” pe ea, ce înseamnă? V-aș propune să facem împreună un test.

Pe pagina următoare am reprezentat 20 de ideograme extrase din propunerea de standardizare ISO/TC, STAS 8385/2-69, norma SAE J 389, și un desen al Uzinei Mecanice Muscel. Scrieți în spațiul liber ceea ce socotiți că reprezintă fiecare ideogramă; confrunțați răspunsurile dv. cu cele corecte de la pag. 194. Dați-vă nota 1 pentru fiecare răspuns corect; dacă ați realizat 18—20 puncte, aveți calificativul „excepțional”; pentru 15—17 puncte, aveți „foarte bine”; pentru 13—14 puncte, „bine” și pentru 10—12 puncte, „satisfăcător”.

1			11		
2		Fogă moză	12		
3		Fogă um.	13		car buză
4		Fogă Ceață	14		
5			15		Tractor ultră
6			16		ultră
7			17		Tractor
8			18		
9			19		Buză
10			20		

Iată acum răspunsurile corecte

Nr. Ce reprezintă	Conform	Nr. Ce reprezintă	Conform
1. Semnalizare direcție	STAS	11. Șoc	SAE
2. Iluminat de drum (faza lungă)	STAS	12. Șoc	ISO; STAS
3. Iluminat de încrucișare (faza scurtă)	STAS	13. Ștergător parbriz	ISO; STAS
4. Iluminat de drum	ISO	14. Spălător parbriz	ISO
5. Iluminat de încrucișare	ISO	15. Spălător parbriz	STAS
6. Far de ceață	ISO	16. Rezervă combustibil	STAS
7. Semnalizare direcție	ISO	17. Rezervă combustibil	SAE
8. Ridicare geamuri	ISO	18. Încălzire cabină	STAS
9. Încărcare baterie	STAS	19. Ordinea de aprindere	UMM
10. Încărcare baterie	SAE	20. repede/incet	SAE

Dacă n-ați răspuns corect, nu fiți supărați; nota proastă pe care v-ați dat-o, nu este o notă rea pentru dumneavoastră, ci pentru cel care a conceput o ideogramă insuficient de sugestivă. Să luăm ca exemplu ideograma de la Nr. 12; sînt sigur că nu ați găsit răspunsul corect sau, dacă l-ați găsit, ați făcut-o cunoscînd dinainte simbolul. Nu sînteți singuri în acest caz; la un test făcut la Uzinele Ford din Detroit, din 140 persoane întrebate *nici una* nu l-a identificat ca simbol pentru șoc; iar 17 din cei interogați l-au interpretat ca simbolizînd spălătorul de parbriz. Cred că o astfel de ideogramă nu corespunde scopului pentru care a fost creată, acela de a sugera sau reprezenta o idee pentru cei mulți.

Ideograma nu trebuie confundată cu un rebus. Ea nu trebuie „ghicită” sau „rezolvată”, ci trebuie să-ți sugereze spontan ceea ce reprezintă, exact așa cum fac și indicatoarele de circulație din semnalizarea rutieră. Chiar cînd o ideogramă este destul de sugestivă, ca cea de la nu-

mărul 16 (reprezentînd o canistră), noi o preferăm pe cea de la numărul 17, adică desenul unei pompe de benzină, căci acesta este simbolul folosit atît pe indicatoarele de pe șosele, cît și pe hărțile turistice pentru indicarea stațiilor „Peco”.

La sfîrșitul tabelului am trecut două ideograme care răspund, mi se pare, deosebit de bine definiției ideogramei date la începutul acestui articol. Nr. 19 este o etichetă UMM fixată pe chiulasă pentru indicarea ordinei de aprindere, iar nr. 20 simbolizarea recomandată de SAE J 389 pentru pozițiile „repede” și „incet” ale comenzilor autovehiculelor folosite în agricultură și în construcții industriale. Cred că nici un conducător auto, văzînd aceste ideograme pe o chiulasă de motor sau pe o manetă de schimbător, nu poate să se înșele asupra înțelesului lor. Acesta fiind de altfel rostul ideogramelor.

Ing. Radu ROSETTI

ȘI MEDICAMENTELE POT GENERA ACCIDENTE

Urmare din pag. 191

flexelor și a capacității de atenție. De reținut faptul că este foarte periculos ca cineva să se așeze la volan, chiar dacă a luat, pentru prima dată, un simplu antinevralgic; reacția organismului, la substanțe cu care el nu este obișnuit, variază de la un individ la altul și efectele nu pot fi prevăzute. Astfel, un simplu praf calmant pentru o gastrită, luat după o pauză de 1—2 ani, poate da reacții neașteptate: amețeală, moleșală etc.

Ce concluzie se impune? Conducătorii auto să evite, înainte sau în timpul cît conduc mașina, consumarea medicamentelor menționate mai sus. Medicilor le revine îndatorirea, atunci cînd prescriu asemenea medicamente, să avertizeze șoferii asupra pericolelor ce-i pîndesc și, în limita posibilităților, să le interzică de a mai conduce pe perioada cît durează tratamentul.

Cartea automobilistică în 1973

Editura Tehnică a publicat, în ultimii ani, zeci de lucrări din domeniul automobilismului. Pentru 1973, aceeași editură își completează harta tematică cu noi titluri ce sînt menite să pună la îndemîna conducătorilor auto, a amatorilor de automobilism, noi date și elemente privind acest important și pasionant domeniu al tehnicii. Sînt prevăzute să apară lucrări pentru învățarea conducerii automobilului, lucrări de prezentare a diferitelor tipuri de mașini existente în lume — printre care și automobilul Dacia 1100. De asemenea, vor fi puse la îndemîna cititorilor interesați un indicator kilometric rutier al țării noastre, un ghid al micului atelier auto, un îndrumător pentru circulația autovehiculelor, un îndrumător pentru normele de exploatare a automobilelor și, în sfîrșit, o lucrare privind frinele automobilelor.

Planul Editurii Tehnice pe anul 1973 vine să completeze golurile tematiche rămase din anii trecuți, astfel ca cei ce conduc automobilul să cunoască „radiografia” mașinii lor, pentru a o folosi cît mai rațional, pentru a obține de la acest „zeu al secolului” maximum de randament. Iată, pe scurt, conținutul citorva dintre lucrările de automobilism ce vor vedea lumina tiparului în cursul anului 1973:

Autoturismul „Dacia 1100” de Herman Freifeld și Ion Oancea. Cartea

este un ghid practic pentru cunoașterea construcției, funcționării, exploataării raționale, întreținerii și reparațiilor curente ale autoturismului Dacia 1100. Ea cuprinde: prezentarea caracteristicilor principale ale autoturismului; descrierea și funcționarea motorului, instalației electrice, transmisiei, punților și suspensiei, sistemului de frînare și caroseriei; indicații de efectuare corectă a rodajului; indicații privind lucrările de întreținere curentă a motorului, transmisiei, instalației electrice, sistemului de frînare, mecanismului de direcție, caroseriei și roților; se indică, de asemenea, lucrările de întreținere speciale, precum și cele de reparații curente; un capitol este dedicat conservării autoturismelor pe timp de iarnă.

Micul atelier auto (Colecția „Auto”) de Gheorghe Vasiliu. Această carte oferă o serie de soluții simple și la îndemîna tuturor pentru procurarea și construirea, prin posibilități proprii, a unor scule și aparate de strictă necesitate, în atelierul automobilistului amator. Realizarea chitar și parțială a unor soluții prezentate în lucrare va da amatorilor, de bună seamă, satisfacții deosebite, le va procura ore de odihnă activă. Iată cîteva spicuiri din cuprins: atelierul automobilistului; posibilități de amplasare sau amenajare; organizarea atelierului; bancul de lucru și dulapul pentru scule; scule și dis-

pozitive simple pentru reparația caroseriei; scule și dispozitive pentru lucrări de mecanică (soluții și posibilități de confecționare a unor dispozitive); scule și aparate pentru lucrări de electricitate (soluții și date de calcul pentru confecționarea unor aparate utile); noțiuni despre vopsitorie și posibilități de confecționare a unei instalații simple pentru rețușuri; aparate de măsură și control; norme pentru prevenirea incendiilor și a accidentelor în atelier.

Indicatorul kilometric rutier al R.S.R. (vol. I și II) de Dragoș Savu și Leon Adrian Savu. Concepută în două volume, lucrarea menționează distanța în kilometri între localitățile (orașe, comune, sate) din țara noastră sau între localități și intersecții de drumuri. Primul volum cuprinde harta țării noastre și hărțile județelor, cu indicarea tuturor localităților, drumurilor modernizate și nemodernizate și a apelor. Pentru fiecare județ sînt indicate traseele mai uzuale, de-a lungul cărora sînt marcate distanțele între localități și între localități și intersecții.

Cel de-al doilea volum cuprinde, pentru fiecare traseu, tabele în semișah cu indicarea distanțelor în kilometri între localitățile marcate pe hartă pe traseul respectiv. Este prevăzută, de asemenea, un index alfabetic al localităților, cu precizarea traseelor ce traversează aceste localități. La sfîrșit, s-a prevăzut un index alfabetic general al tuturor localităților din țară și al traseelor care le deservesc.

„Indicatorul kilometric rutier” este necesar întreprinderilor de transport și tuturor întreprinderilor beneficiare de transport, pentru stabilirea normelor de consum și taxarea prestațiilor. Totodată, el poate fi util și automobilistilor amatori pentru excursiile de vacanță sau pentru cele de sfîrșit de săptămînă.

Frinele automobilelor (colecția „Auto”) de Costică Negrea. Așa cum arată titlul, lucrarea se referă la construcția, întreținerea și reglarea frinelor de automobile. Autorul se referă la: benzile de frână, tipurile de saboși de frână, tipurile de tamburi de frână, tipurile de frână (cu tamburi, cu disc, de motor de transmisie, duplex, duo-servo); dispozitivele moderne de frinare; frinele cu acțiune mecanică, frinele cu acțiune hidraulică, servo-frinele cu aer comprimat, servofrinele cu depresiune; întreținerea și reglarea frinelor; defecțiunile frinelor și remedierile lor; încercarea frinelor.

Salon automobil (ediția a II-a) de Vasile Parizescu. Lucrarea prezintă caracteristici tehnice pentru toate mărcile de autoturisme din lume, precum și ale principalelor modele de autocamioane și autobuze. Ilustrația bogată, cu fotografii alb-negru, dă posibilitate cititorilor să aprecieze singuri linia aerodinamică a fiecărui model, să urmărească particularitățile constructive ale caroseriilor. Pentru fiecare model sînt oferite date privind performanțele, caracteristicile motorului, transmisiei, suspensiei și propulsiei, precum și un scurt istoric al uzinei constructoare. Datele sînt astfel prezentate, încît oricare cititor să poată face analize comparative între diferitele tipuri și mărci de automobil. În cea de a doua ediție s-au introdus și autoturisme de curse, autotrenuri și autobuze. O serie de planșe în culori completează materialul ilustrativ al lucrării.

Îndrumător pentru învățarea conducerii automobilului. Lucrarea reprezintă un ghid al procesului complex de instruire a viitorilor conducători de autovehicule, profesioniști și amatori. În paginile ei sînt explicate pe larg exercițiile fundamentale ale

conducerii automobilului, manevrele clasice, procedeele de conducere. Cartea se adresează, în egală măsură, instructorilor cu practică de conducere, celor care doresc să învețe conducerea automobilului și celor care doresc să-și perfecționeze deprinderile în acest domeniu. Iată cîteva din capitolele mai importante: conducerea în poligon; probe de îndeminare; conducerea pe drumuri cu circulație redusă; conducerea pe drumuri cu circulație intensă, alăt în localități cit și în afara localităților; conducerea pe timpul nopții; conducerea în condiții speciale; conducerea în coloană; trac-tarea remorcilor; urcarea și coborîrea pantelor; trecerea obstacolelor; trecerea prin vaduri, despot-molirea etc.

Îndrumător pentru circulația autovehiculelor de Valeriu Popescu, Marin Burecin și Mihai Nistor. Autorii s-au străduit să prezinte noțiunile, datele, cunoștințele asupra regulilor de circulație auto, adresîndu-se șoferilor profesioniști sau amatori, elevilor din școlile de conducere. Pentru a răspunde cit mai bine la aceste probleme, lucrarea urmărește dezvoltarea temelor de circulație în strînsă legătură cu activitatea pe care trebuie să o desfășoare conducătorul auto la volan, pornind de la îndatoririle ce-i revin înainte de plecarea la drum, și pînă la înapoierea din cursă. Temele abordate sînt: acte normative și republicane; siguranța circulației; condițiile tehnice ce se cer autovehiculului; mijloace de semnalizare; documentele necesare șoferului și autovehiculului; obligațiile conducătorului auto în caz de accidente pe timpul nopții, pe timp de vizibilitate redusă, la remorcare, la semnalele vehiculelor pompierilor, salvării și ale miliției, la transportul de persoane etc.; circulația autovehiculelor; staționarea, parcare, gararea, întoarcerea,

mersul înapoi etc.; permisele de conducere și certificatele de înmatriculare, abaterile de la regulile de circulație, sancțiunile și pedepsele în cazul nerespectării acestora etc. Textul este însoțit de figuri în culori.

H. LEREA

AUTOSTRĂZI ...SONORE

Specialiștii pregătesc automobiliștilor noi surprize. Una dintre acestea este fără îndoială autostrada cu... glas. Se urmărește, astfel, informarea promptă, a tuturor celor care circulă pe autostradă, prin furnizarea datelor necesare continuării călătoriei în cele mai bune condiții. Acest sistem a fost experimentat în Anglia, pe un tronson de autostradă lung de peste 20 de mile. Mesajele se primesc prin radioreceptoarele instalate pe mașini, sau prin port-receptoare montate, ad-hoc, la trecerea pe autostradă. În acest mod călătorii sînt preveniți cînd trebuie să micșoreze viteza, cînd trebuie să oprească sau chiar să părăsească autostrada. Prin intermediul mesajelor se transmit și informații cu privire la starea drumurilor laterale, a condițiilor atmosferice etc. S-a prevăzut ca la transmiterea mesajelor, aparatele de radio să se deschidă automat sau să li se întrerupă emisiunile.

Pentru „sonorizarea” autostrăzilor se experimentează două metode: folosirea cablurilor electronice îngropate în șosea, pe care să fie înregistrate mesajele și instrucțiunile, sau instalarea unor dispozitive montate la marginea autostrăzii care să transmită automat la trecerea autovehiculelor, întregul conținut al benzii de magnetofon.

CABINET JURIDIC

CE TREBUIE SĂ CUNOASCĂ UN TURIST AUTOMOBILIST CARE PLEACĂ ÎN STRĂINĂTATE

Potrivit reglementărilor în vigoare, orice cetățean român care a obținut pașaport de călătorie în străinătate, ca turist sau în alt scop (documentare, interese de serviciu etc.), poate efectua călătoria cu autoturismul, cu condiția ca în pașaport să fie menționat punctul rutier de frontieră pe unde va ieși din țară. Organele vamale române permit ieșirea din țară a autoturismelor pe baza unuiu din următoarele documente:

- *Carnet de trecere prin vamă.* Acesta poate servi pentru trecerea prin mai multe țări ale căror cluburi automobiliste sînt afiliate la o asociație internațională automobilistică;

- *Triptic,* care servește pentru trecerea frontierei între două țări vecine, în baza convenției încheiate de cluburile automobiliste respective (exemplu: România-Bulgaria sau România-Ungaria).

Documentele sus-menționate pot fi obținute de cei interesați de la A.C.R.

Precizăm că cele două documente sînt recunoscute și în țările vecine și ele constituie o formă vamală simplificată la trecerea cu autoturisme a frontierei de stat. În cazul în care călătorul nu prezintă nici unul din cele două documente menționate mai sus, organele vamale române permit trecerea frontierei pe baza unor formalități și evidențe proprii, mult simplificate.

În ce privește regimul vamal aplicabil bunurilor duse și aduse de turiști, publicat în Buletinul Oficial nr. 77 din 8 iulie 1970, *persoanele care trec frontiera țării noastre beneficiază de scutire de taxe vamale pentru efectele personale, alimentele și medicamentele necesare în mod uzual, în raport cu durata deplasării.*

Prin *efecte personale* se înțelege orice îmbrăcăminte și alte articole de care poate avea nevoie în mod rațional un turist pe durata călătoriei și pe care le transportă asupra lui sau în bagajele cel însoțesc, cu condiția să fie în cantități raționale și destinate folosinței personale, să nu constituie o suspiciune de

abuz și să fie readuse în țară la terminarea călătoriei.

Efectele personale cuprind, între alte articole, cu condiția ca ele să poată fi considerate ca fiind în curs de întrebuințare, următoarele obiecte: bijuterii personale, două aparate fotografice și 24 casete sau 10 rolfilme, un aparat cinematografic de filmat de format mic și două bobine de film, un binoclu, un magnetofon portativ, un patefon portativ și 10 discuri, un televizor portativ, un aparat de radio-recepție portativ, o mașină de scris portativă, un cărucior de copil, un cort sau alt echipament de cantonament pentru turiști, scule și articole de sport (o undiță de pescuit, două arme de vânătoare cu 100 cartușe, o bicicletă fără motor, un caiac sau canoe de dimensiuni sub 5,50 m, o pereche de schiuri, două rachete de tenis și alte articole asemănătoare).

Sînt considerate bijuterii personale și nu trebuie declarate, în scris, organelor vamale, 1—2 inele, o verighetă, un medalion cu lăntișor, o pereche de cercei, 1—2 brățări, o broșă, un pandantiv, un colier, o pudrieră, o trusă creion-stilou. Aceste exemple, din punct de vedere al naturii obiectelor, sînt orientative și nu limitative; bijuteriile de uz personal pot avea montate pietre prețioase.

Prin *alimente necesare pe durata călătoriei* se înțeleg diferite alimente ca: 1—2 kg salam, cașcaval, brinză, piine, biscuiți, gem, untdelemn, conserve, ouă etc., precum și 2 litri băuturi spirtoase, 4—5 litri vin, 200 grame cafea, 200 gr. cacao, 300 bucăți țigări sau 300 gr. tutun. Valoarea totală a alimentelor nu trebuie însă să depășească suma de 500 lei.

Prin *medicamente necesare în raport cu durata călătoriei* se înțeleg medicamentele pentru tratament personal, sub formă de injecții, tablete, ceaiuri etc.

*

Automobilistii români, care merg în străinătate ca turiști individuali, în vi-

zită la rude sau prieteni, pot duce cu scutire de taxe vamale în afară de bunurile arătate mai sus, și diferite cadouri (produse de artizanat și cu specific românesc etc etc.), a căror valoare să nu depășească suma de 1000 lei, iar la înapoierea din călătorie pot aduce, cu scutire de taxe vamale, drept amintiri de voiaj diferite bunuri în cantități raționale, procurate din valuta obținută oficial de la autoritățile române precum și bunuri primite drept cadou, a căror valoare totală pe piața internă să nu depășească 2 000 lei.

De asemenea, automobilisții români care călătoresc în străinătate pot scoate din țară o cantitate maximă de 150 litri benzină (inclusiv cea din rezervor) și 10 litri ulei.

La sosirea la frontieră, turiștii sînt obligați să declare *verbal* organelor vamale toate bunurile pe care le au asupra lor cit și în autoturisme, adică efectele personale, alimentele, medicamentele etc. necesare pe durata călătoriei, iar *în scris* prin completarea unui formular în dublu exemplar, bunurile prohibite la import sau export, respectiv armele și munițiile, în afară de cele de vînătoare și sport, materialele explozive; stupefiantele; porumbei. În plus, la export, sînt prohibite obiectele de artă cultural-artistică sau științifice cu valoare de muzeu, cărțile rare cu valoare științifică și artistică, bunuri de interes național ce reprezintă valori artistice, istorice sau documentare.

Fiecare călător român poate scoate din țară suma de 183 lei, din care 83 lei, pe bază de adeverință valutară, pot fi schimbați în valuta uneia din țările socialiste vizitate sau de tranzit; restul de 100 lei trebuie aduși la înapoiere.

Deținerea asupra călătorilor a unor sume de lei care depășesc plafonul arătat mai sus trebuie declarată organelor vamale; nedeclararea și încercarea de scoatere, precum și introducerea în țară a sîmelor de lei care depășesc plafonul arătat, se sancționează potrivit normelor în vigoare.

Bunurile care depășesc limitele admise în scutire de taxe vamale, pot fi scoase sau introduse în țară, condiționat de aprobarea obținută de la șefii de vămi și cu plata taxelor vamale.

La export se aplică taxa unică de 10% iar la import taxele vamale sînt în funcție de natura obiectelor ce variază între 5—50%; coeficientul respectiv se aplică la valoarea bunurilor, calculată la prețurile interne cu amănuntul. În cazul bunurilor de același fel, admise în cantități ce depășesc nevoile raționale, taxele vamale se majorează cu 50% și 100%.

Gh. POPESCU și M. HAER

DOCUMENTELE NECESARE PENTRU CĂLĂTORIE ÎN DIFERITE ȚĂRI

Austria: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte verde).

R.P. Bulgaria: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte albastră); Se va ține seama că viteza este limitată, în afara localităților, la 100 km/oră.

R.S. Cehoslovacă: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte albastră)

Grecia: Permis internațional de conducere; Asigurarea de răspundere civilă nu este obligatorie (cartea verde este însă recunoscută); Triunghiul reflectorizant obligatoriu; Viteza generală limitată la 110 km/oră.

R.F. a Germaniei: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte verde)

R.D. Germană: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte albastră).

Finlanda: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte verde).

Franța: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte verde)

Marea Britanie: Permis național de conducere; Asigu-

rare obligatorie de răspundere civilă (carte verde), numai pentru daune rezultate din vătămări corporale.

Italia: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte verde); Triunghi reflectorizant obligatoriu.

R.S.F. Iugoslavia: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte albastră); Triunghi reflectorizant obligatoriu.

R.P. Polonă: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte albastră).

Suedia: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte verde); Limitare generală a vitezei la 70—90 km/h

Turcia: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte verde).

R.P. Ungară: Permis național de conducere; Asigurare obligatorie de răspundere civilă (carte albastră)

U.R.S.S.: Permis internațional de conducere; Asigurarea de răspundere civilă nu este obligatorie (cartea albastră este însă recunoscută).

Permisul internațional se poate obține de la filialele ACR, pe baza prezentării permisului național, plătindu-se suma de lei 100.

Asigurarea de răspundere civilă, ca și asigurarea Casco, valabile pentru străinătate, se pot încheia la toate filialele județene ACR, care acordă informații suplimentare pentru efectuarea călătoriilor.

Dr. O. REINDL

TAXELE

DE AUTENTIFICARE

PENTRU VÎNZĂRI

ȘI DONAȚII

DE AUTOTURISME

Dispozițiile H.C.M. nr 142/1970, publicate în Buletinul Oficial nr. 8 din 18.2.1970, prevăd următoarele:

1. — Autentificarea actelor de vânzări și donații de autoturisme este supusă taxei în funcție de timpul cit acestea au fost în proprietatea celui care le înstrăinează, astfel:

— pînă la 1 an	10%
— pînă la 3 ani	6%
— pînă la 5 ani	4%
— peste 5 ani	2%

2. — Taxa se calculează la valoarea declarată de părți, dar nu la mai puțin din o cotă, din prețul oficial de vânzare către populație, stabilită în raport cu vechimea autoturismului, după anul fabricației, astfel:

— vechime pînă la 1 an	90% din prețul oficial
— vechime între 1 an și 3 ani	80% din prețul oficial
— vechime între 3 ani și 5 ani	70% din prețul oficial
— vechime peste 5 ani	50% din prețul oficial

3. — Autoturismele care nu au preț oficial de vânzare către populație se evaluează, pentru taxare, prin asimilare.

4. — În cazul autoturismelor avariate ori pentru care nu există dovezi cu privire la vechime, cota din prețul oficial de vânzare către populație sau din evaluarea stabilită prin asimilare se determină în funcție de coeficientul de deteriorare sau uzură stabilit prin expertiză.

DREPTUL DE FOLOSINȚĂ ASUPRA GARAJELOR

Prin Decizia nr. 5/1969, dată de Plenul Tribunalului Suprem, referitor la situația în care titularul ordinului de repartizare nu mai este proprietar de autoturism, s-au precizat următoarele:

„Ținând seama că garajele se pot repartiza numai posesorilor de autoturisme, s-a considerat că, ori de câte ori titularul ordinului de repartizare nu mai este proprietar de autoturism, el pierde în mod automat dreptul de folosire a garajului.

Această soluție, deși în principiu corectă, nu este însă aplicabilă în orice situație în care titularul ordinului de repartizare nu mai posedă autoturismul pentru care a obținut repartiție.

Într-adevăr, repartizarea garajelor în temeiul art. 36 din Legea nr. 10/1968, presupune în mod necesar condiția ca persoana îndreptățită să fie posesoarea unui autoturism în proprietate personală. Pe de altă parte, este normal ca, de regulă, titularul ordinului de reparti-

zare asupra garajului să piardă dreptul de folosință, dacă încetează să mai fie proprietar de autoturism.

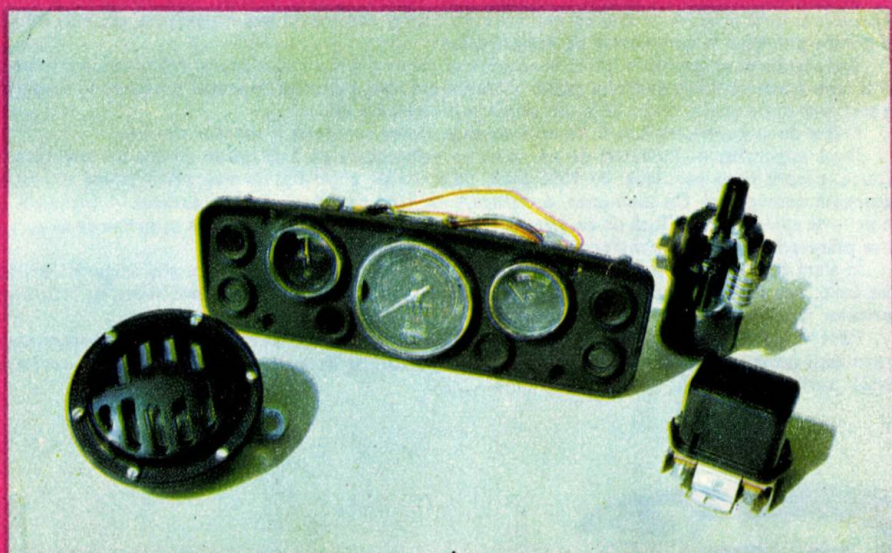
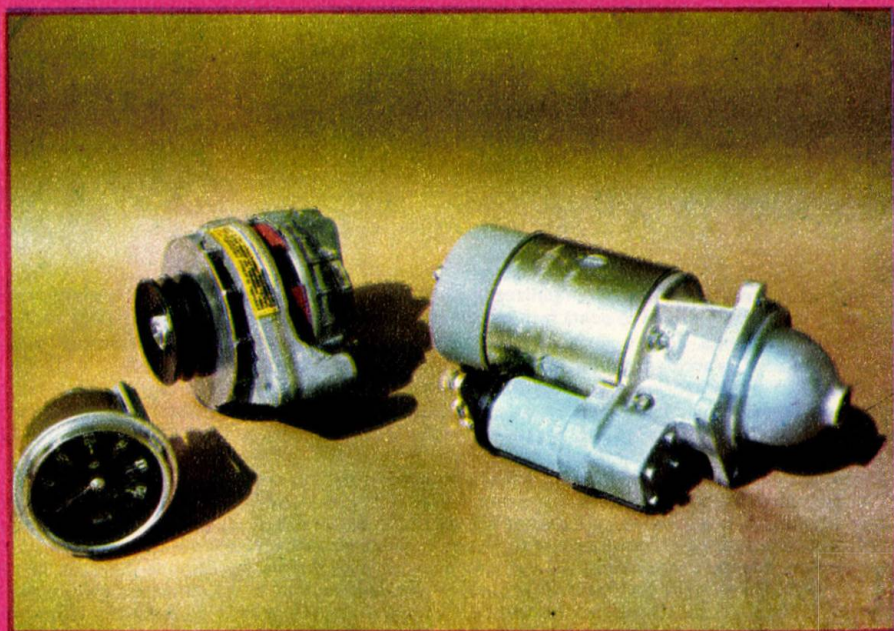
Totuși, acest drept nu poate fi considerat pierdut în situația în care titularul ordinului de repartizare, deși a transmis altei persoane dreptul de proprietate asupra autoturismului, face dovada că este în situația de a dobîndi un alt autoturism, ca de exemplu atunci cînd are depusă la Casa de Economii și Consignațiuni întreaga sumă necesară și s-a înscris pentru cumpărarea lui. Soluția contrară ar avea un caracter formal și ar echivala cu aplicarea unei sancțiuni în afara oricărei culpe.

Deci, într-o atare situație, instanța judecătorească, sesizată cu o acțiune în evacuare a garajului, va trebui să verifice apărarea pe care și-ar face-o pîritul și să dea soluția corespunzătoare în raport cu împrejurările de fapt ale cauzei, stabilite pe bază de probe“.

*După sosirea din cursă,
un zîmbet pentru cititorii*

ALMANAHULUI AUTO '73





ELECTROPRECIZIA DIN SĂCELE **O FABRICĂ DE PRODUSE MULT CĂUTATE**

Pe cuprinsul celor Șapte Sate, azi orașul Săcele din județul Brașov, s-a dezvoltat o industrie care produce majoritatea echipamentului electric auto: generatoare de curent alternativ, demaroare, clacsoane, vitezometre, distribuitoare de aprindere, schimbătoare de fază, siguranțe bimetalice, comutatoare și întrerupătoare, precum și piesele din tabloul de instrumente cum sînt: sondalitr, sondamano, nivel de ulei, sondatermo, întrerupător semnalizator direcție. Cu un cuvînt tot echipamentul electric auto.

De asemenea, uzina Electroprecizia din Săcele produce motoare electrice asincrone, cu utilizare industrială pentru mașini unelte, pompe etc.

O bună parte din produsele «Electroprecizia» din Săcele sînt căutate și apreciate pe piețele occidentale.

Este și aceasta o certificare a calității superioare a muncii și priceperii colectivului uzinei «Electroprecizia» din Săcele, județul Brașov.

ASIGURĂRI AUTO

Prin asigurările auto, ADAS organizează pe automobiliști într-o acțiune de într-ajutorare, pentru ca, prin forțe unite, ei să poată face față din punct de vedere material cheltuielilor de tot felul antrenate de accidente, fie că e vorba de pagube produse din culpa lor unor terțe persoane, fie că e vorba de pagubele de accidente suferite, în numeroase ocazii, la autoturismele proprii.

Pentru prima categorie de pagube, ADAS aplică asigurarea prin efectul legii de răspundere civilă auto. Plătind o primă modestă de asigurare (sub 1 leu pe zi), automobilistul este ferit de primejdia de a plăti altora despăgubiri, pentru distrugerii de bunuri pînă la 100 000 lei, iar pentru vătămări corporale în sumă nelimitată.

Pentru a doua categorie de pagube, ADAS practică asigurarea pentru avarii (casco).

În asigurarea pentru avarii se cuprind numeroase cazuri de stricăciuni la autoturismul propriu (cazuri necuprinse în asigurarea prin efectul legii de răspundere civilă auto) cum sînt: din culpa celui care-l conducea, autoturismul s-a avariat ciocnindu-se cu un alt autovehicul; din culpa sau fără culpa celui care-l conducea, autoturismul s-a lovit de orice corpuri mobile sau imobile din afara lui; în timpul mersului, a derapat, s-a răsturnat, a căzut în șanț, în prăpastie, în apă (cu ocazia transbordării sau ruperii podului); sau, în timpul mersului ori în staționare, a fost lovit de bolovani, blocuri de gheață etc., ori a explodat rezervorul de carburanți sau de aer comprimat; autovehiculul a fost avariat sau distrus de diferite calamități: trăsnet, explozie, ploaie torențială, inundație, furtună, uragan etc.

Se acoperă în asigurare și costul transportului autovehiculului avariat, dacă acesta nu se poate deplasa prin forță proprie, pînă la cel mai apropiat atelier care poate face reparațiile, sau pînă la locul de garare prevăzut în certificatul de înmatriculare.

Despăgubirea se acordă în limita cuantumului pagubei fără a putea depăși valoarea autoturismului la data producerii accidentului (adică valoarea din nou, calculată la prețul practicat în comerțul de stat, mai puțin uzura) și nici 80% din valoarea din nou a acestuia.

Prima de asigurare variază în funcție de capacitatea cilindrică a autoturismului.

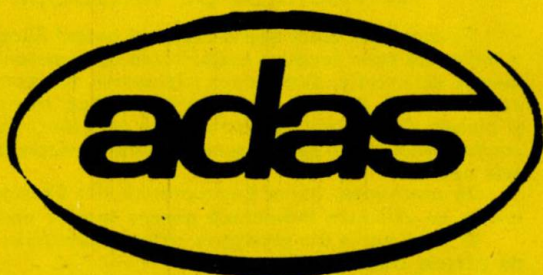
Dacă asigurarea — încheiată pe un an — se reînnoiește pe încă un an, prima de asigurare se reduce, pentru noua perioadă, cu 15%, dacă, pentru anul anterior, nu s-au plătit prime ori nu se datorează despăgubiri. De asemenea, o reducere de 10% se acordă dacă asigurarea — încheiată pe un an — se reînnoiește pe încă un an prin lucrătorii scriptici ADAS (cu condiția ca prima de asigurare să se plătească integral la încheierea asigurării).

În afară de asigurarea pentru avarii, ADAS pune la îndemîna cetățenilor și alte asigurări facultative auto, fiecare dintre acestea răspunzînd unor situații speciale, care se potrivesc cu interesele diferitelor categorii de automobiliști.

Pentru încheierea asigurării, vă puteți adresa responsabililor cu asigurările din întreprinderi, organizații economice și instituții, agenților și inspectorilor de asigurare sau — direct — oricărei unități teritoriale ADAS.



Asigură-te în oglinda retrovizoare pentru manevrele auto... iar, pentru accidente asigură-te la ADAS!





PRODCOMPLEX

I.I.L. Tîrgu Mureș

STR. GHEORGHE DOJA NR. 177

asigură pentru multe sectoare economice, ca și pentru fondul pieței, o gamă variată de produse de mare utilitate, cum sînt:

tablouri pentru distribuția energiei electrice, recipiente sub presiune, dulapuri M.S.P.S., fotolii din țevă, truse portbagaje autoturism, cuiere de perete, chei brute, cremoane, cap sifon, etajere pentru baie, mese industriale ovale, triunghiulare, pompe de vid, scaune, tabureți, articole de uz casnic, apărătoare lanț motoretă, geamuri bombate pentru biciclete și motorete, talpă Duroflex, talpă Maflex, talpă Matriță, tuburi din mase plastice.

Mai produce articole pentru tehnica dentară, articole pentru sectoarele chimie, textile și confecții (cămăși, pijamale, portjartiere, sutlene, șorțuri gospodine).

Articole de sticlărie și ceramică (sticle de bere, borcane, scrumiere, oglinzi, vase, bibelouri, servicii de apă, vin și lichior).

Pentru sectorul alimentar produce, de asemenea, biscuiți, apă gazoasă, răcoritoare.

Prestări de servicii pentru rebobinări de motoare și nichelări de piese metalice. Prodcomplex mai fabrică și alte sortimente la cererea beneficiarilor.

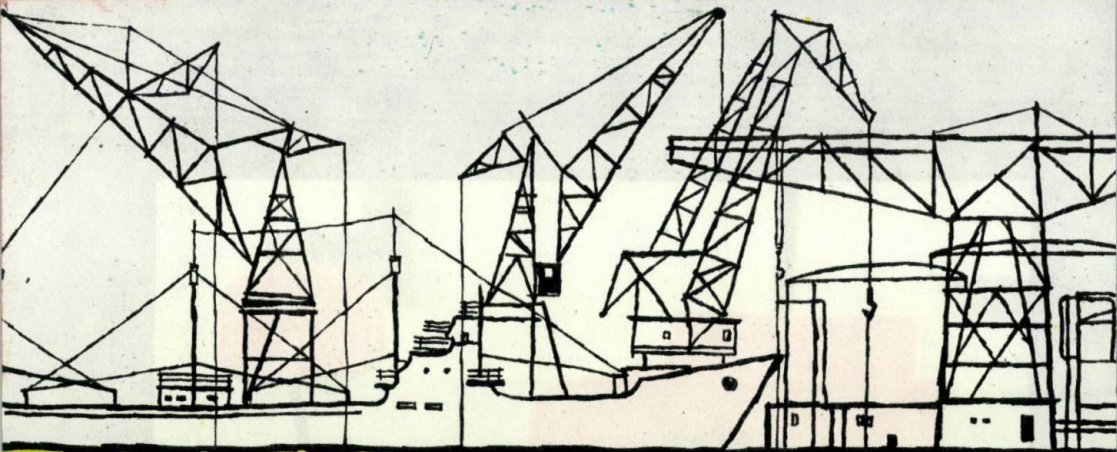
S-ar putea spune că Prodcomplex — Tg. Mureș este o microreprezentare a tuturor ramurilor industriale.

Prodcomplex

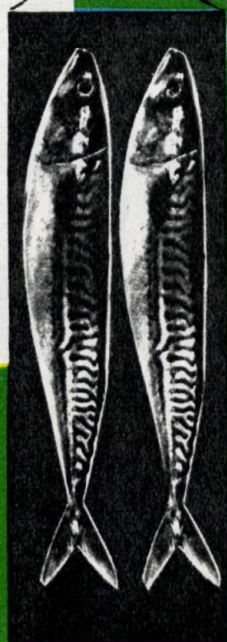
Întreprindere de industrie locală Tg. Mureș

str. Gheorghe Doja nr. 177

telefon 15211



- PEȘTELE VĂ MENTINE
TÂNĂR
- PEȘTELE VĂ DĂ VIGOA-
RE
- NICI O MASĂ FĂRĂ PRE-
PARATE DIN PEȘTE O-
CEANIC

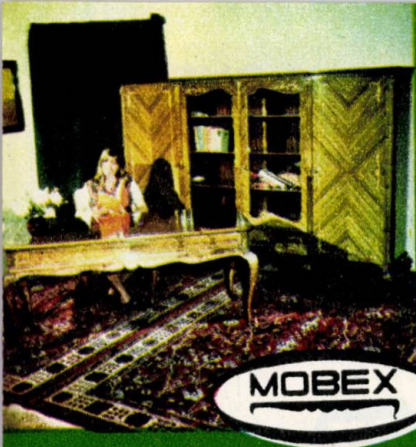


STAVRIZI, COD, HEK,
MERLUCIUS,
MACROURI

PEȘTE OCEANIC

1 KG PEȘTE FILE ESTE EGAL CU:

1,900 kg carne de porc
sau 6 litri de lapte
sau 32 buc. ouă
sau 9,500 kg cartofi



**PRODUSE
DE ÎNALTĂ
CALITATE REALIZATE
DE UNITĂȚILE C.E.I.L.
ȚIRGU MUREȘ**

MOBEX

COMPLEXUL DE PRELUCRARE A LEMNULUI C.P.L. — REGHIN, Strada Ierbus 10—11, unitate a Combinatului de Exploatare și Industrializare a Lemnului — C.E.I.L. Tg. Mureș — a dus faima lăutierilor români pe toate scenele lumii prin calitatea instrumentelor muzicale cu arcuș: violi, violoncele, contrabași, viole, VIODE, sau instrumente de ciupit cum sînt: chitarele, mandolinele, balalaicele, chitarele electrice.

Mult prețuite sînt articolele sportive (săniuțe, schiuri, rachete tenis, spalieri etc.) și **AMBARCAȚIILE DIN LEMN:** caiace, canoe, schifuri și veliere pentru sporturile de performanță sau bărci de agrement și utilitare, cu și fără motor.

În secțiile din cadrul complexului de prelucrare a lemnului de la **REGHIN** se fabrică, de asemenea, cherestea din rășinoase și foioase, P.A.L. și tot felul de ambalaje din lemn pentru comerț și industrie.

Fabrica de mobilă **I PROFIL «23 August»** din Tg. Mureș, Str. Căprioarelor nr. 2, una din cele mai mari de acest gen din țară, își exportă produsele sale în mai multe țări ale lumii, cîștigîndu-și, ca și în interiorul țării, o bună reputație în rîndul cumpărătorilor.

Palmaresul Combinatului de Exploatare și Industrializare a Lemnului din județul Mureș are înscris pe el realizări de seamă și ale celorlalte unități subordonate cum sînt cele din Lunca Bradului și Sovata.

Capacitatea organizatorică și metodele aplicate asigură succese care se materializează într-o exploatare și prelucrare intensivă și eficientă a masei lemnoase din județul Mureș.



GRUPUL ÎNTEPRINDERILOR INDUSTRIEI BLĂNĂRIEI ȘI MĂNUȘILOR

Tg. Mureș, str. Gheorghe Doja 231
telefoane: 11177, 14825, 14826, 14827.

OFERĂ PRIN REȚEAUA
COMERTULUI DE STAT ȘI
MAGAZINELE DE PREZENTARE PROPRII
HAINE DE PIELE FINĂ ȘI VELURATĂ
LUNGI, TREISFERTURI ȘI SACOURI

pentru bărbați
TAIOARE ȘI FUSTE ELEGANTE

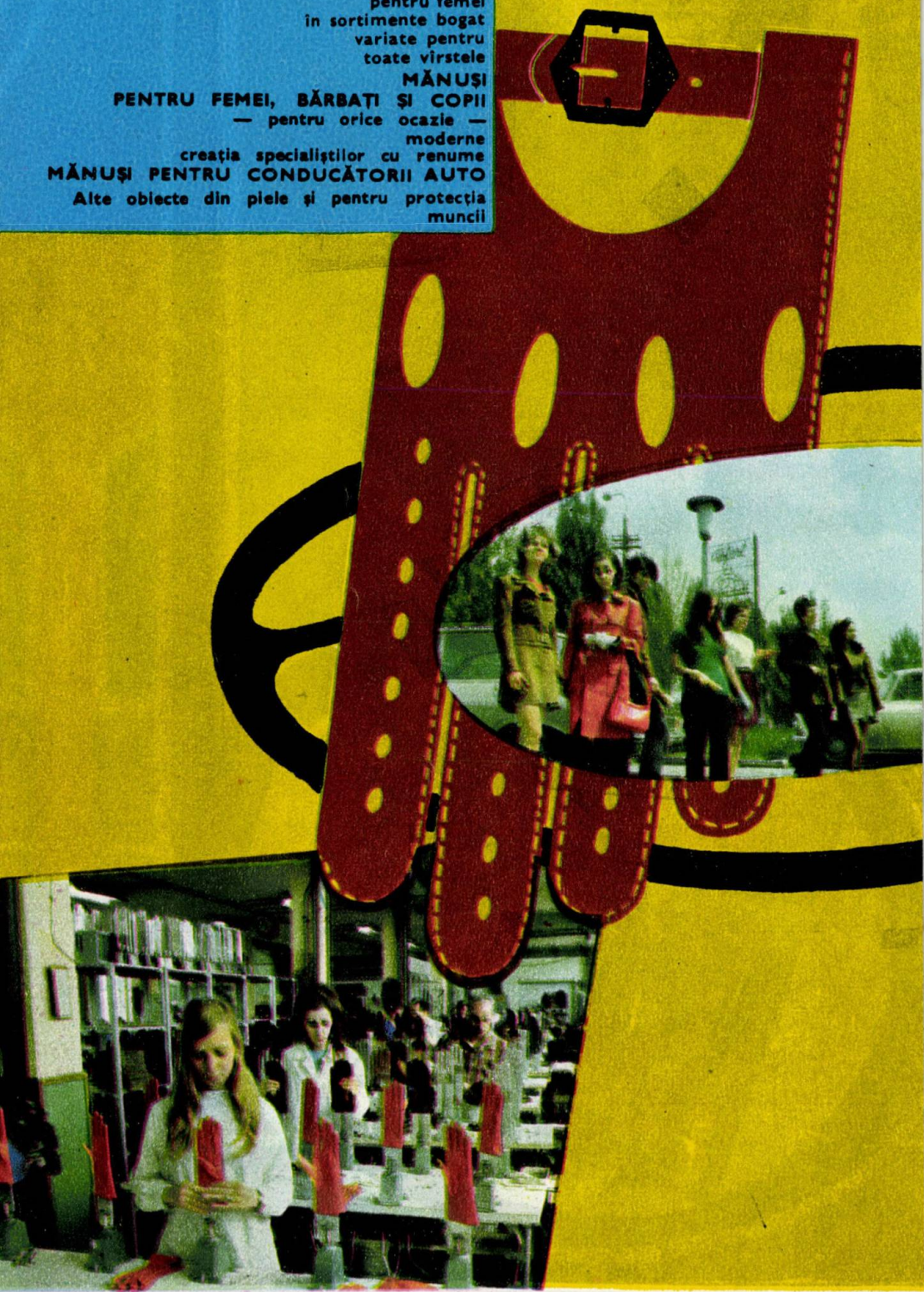
pentru femei
în sortimente bogat
variate pentru
toate vîrstele

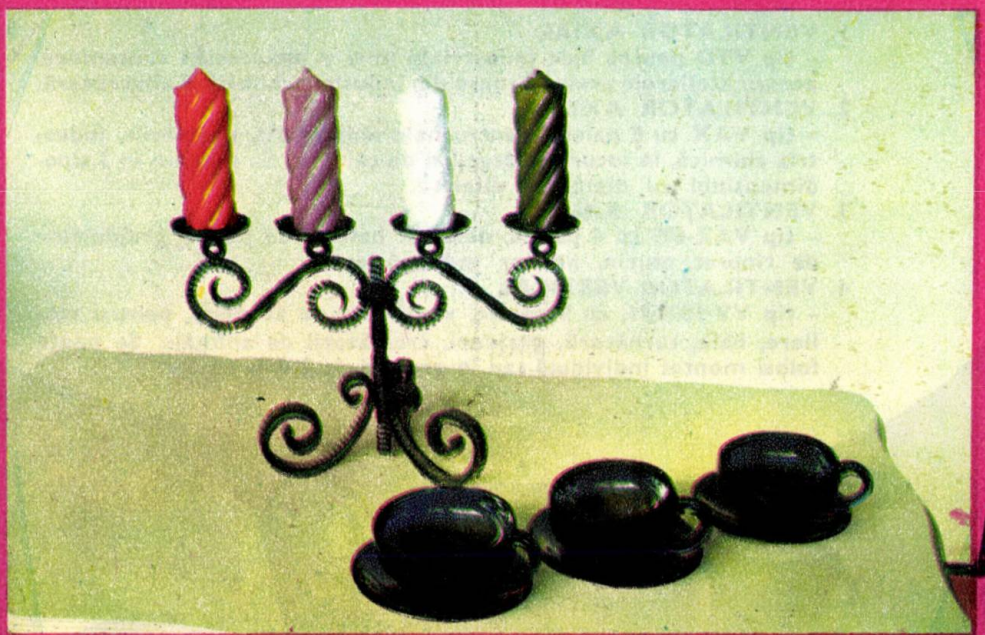
MĂNUȘI
PENTRU FEMEI, BĂRBAȚI ȘI COPII

— pentru orice ocazie —
moderne

creația specialiștilor cu renume
MĂNUȘI PENTRU CONDUCĂTORII AUTO

Alte obiecte din piele și pentru protecția
muncii





CENTROCOOP - CPPAT București



Unitățile de producție-prestări ale Cooperăției de consum realizează o gamă largă de bunuri de consum și articole de artizanat din ramurile: lemn, ceramică, sticlă metalizată, cusături, covoare românești, cojoace-pleptare, fier forjat, împletitură răchită, paie.

Toate aceste produse, realizate cu bun gust și cu multă grijă, sînt deosebit de apreciate atît pe piața internă cît și la export.

Se găsesc de vînzare la magazinele «HERMES» și la alte magazine ale Cooperăției de consum, din București și din întreaga țară.

CENTROCOOP-CENTRALA DE PRODUCȚIE, PRESTĂRI, APROVIZIONARE ȘI TRANSPORTURI



UZINA DE FABRICAȚII, REPARAȚII ȘI MONTAJ ÎN AGRICULTURĂ ORADEA

Str. Uzinelor nr. 7,
telefon 1.64.82; 1.64.83; 1.64.84

1. VENTILATOR AXIAL
– tip VTD pentru hale industriale mici și adăposturi zootehnice, pentru atelierele prelucrătoare din industria chimică și alimentară.
2. VENTILATOR AXIAL
– tip VAX cu 8 palete, pentru hale industriale, zootehnie, industria chimică, în locuri cu degajări de căldură. Se execută în 3 tipodimensiuni cu diametre diferite.
3. VENTILATOR AXIAL
– tip VAZ-600 cu 4 palete, destinat halelor de păsări, grajdurilor de tineret taurin, halelor industriale.
4. VENTILATOR VERTICAL
– tip VV-1000-11, cu 5 palete, ventilator de acoperiș, pentru ateliere, hale, turnătorii, grajduri, crescătorii de animale. Se poate folosi montat individual sau în grupuri de 2-3 la un loc.

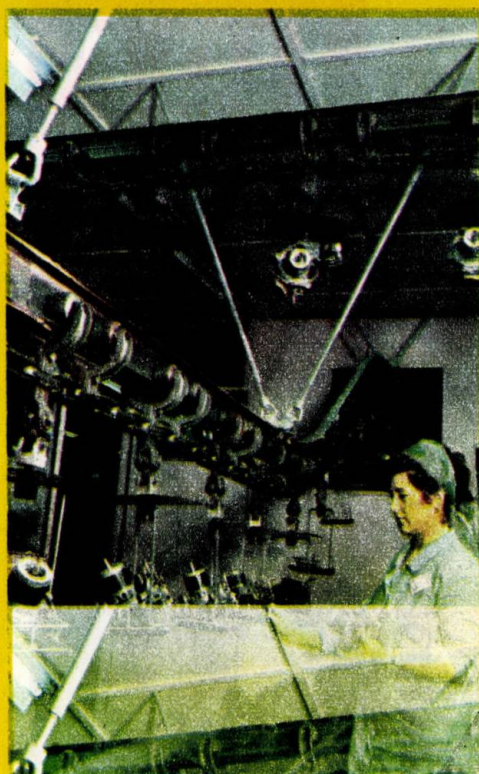


GUUM

La împlinirea unui mileniu de existență a orașului, locuitorii din Satu Mare se mândresc cu îndelungata lui istorie și, deopotrivă, cu înfăptuirile de mare însemnătate economică și culturală.

Un titlu de prestigiu — **GRUPUL DE UZINE PENTRU UTILAJ MINIER** — în care uzina **UNIO** din Satu Mare ocupă un loc de frunte, construiește:

- utilaj de transport continuu: transportoare cu bandă de cauciuc pentru orice înclinație, lungime și capacitate de transport, transportoare suspendate, elevatoare;
- utilaj minier de exploatare și transport; mașini de încărcat cu rulare pe șine și pe pneuri, locomotive Diesel și electrice de mină, transportoare cu racleți, vagonete, trolii, ventilatoare electrice, pneumatice și electropneumatice, mașini de torcretat;



- instalații de preparare a mineurelui;
- utilaj chimic și pentru industria materialelor de construcții și refractare;
- armături metalice.

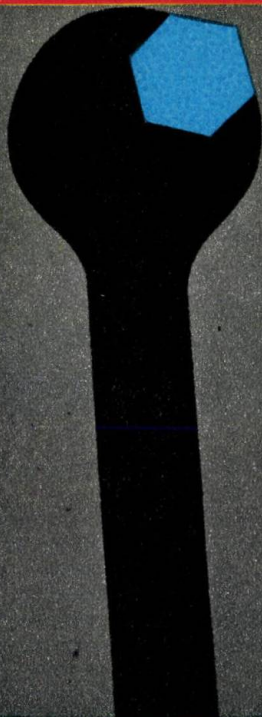
De-a-lungul și de-a-latul țării, pe șantiere, în mine, în uzine, în porturi și pe platformele noilor așezări industriale produsele **GRUPULUI DE UZINE PENTRU UTILAJ MINIER** au fost consacrate ca indispensabile și de neînlocuit.



Uzina de Reparații Auto

URA

Suceava



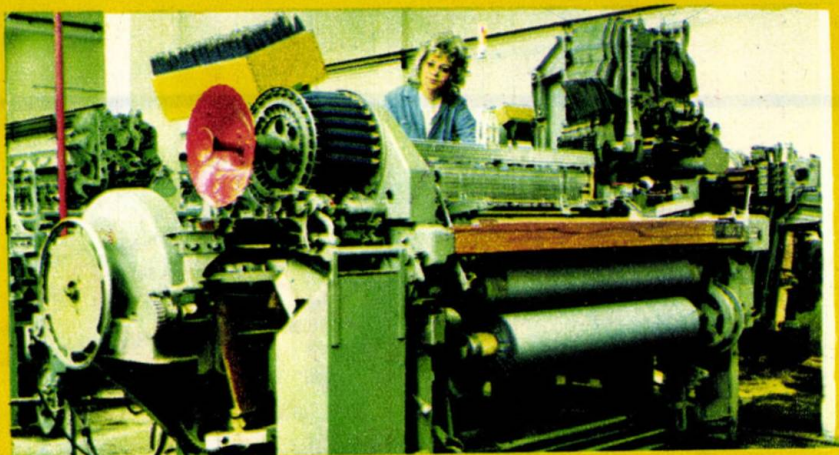
● U.R.A.-Suceava este construită și echipată pentru repararea capitală a autocamioanelor.

● Printr-un înalt grad de organizare științifică a producției și muncii, numărul de reparații executate va crește în 1975 de peste patru ori față de cel din 1967.

● Folosind procedee moderne de prelucrare și recondiționare, aparatură de control și testare, colectivul de specialiști și muncitori al uzinei realizează reparații de cea mai bună calitate și o finisare exterioară a autocamioanelor deosebit de îngrijită.

În același timp, U.R.A.-Suceava a devenit principalul producător de utilaje hidraulice destinate mecanizării operațiilor de încărcare-descărcare ale autovehiculelor: camion SR 113 cu caroserie basculantă, camion autoîncărcător cu oblon hidraulic, macara hidraulică de 2,5 tf. etc.





ÎNTEPRINDEREA DE UTILAJE PENTRU INDUSTRIA UȘOARĂ ȚIRGU MUREȘ

str. Gheorghe Doja nr. 64-68
telefon 11.691

produce, în cooperare cu firma OFFICINE GALILEO din Italia, următoarele utilaje textile:

- Mașini automate de țesut lână, bumbac și celofibră în următoarele tipuri:

- L5 Principe 4 x 3 — 4 x 4 automat cu 4 culori pick-pick sau semiautomat cu 7 culori pick-pick

- L5 Principe 4 x 1 cu 4 culori.

Lățimea în spaț de 190, 200, 210 cm.

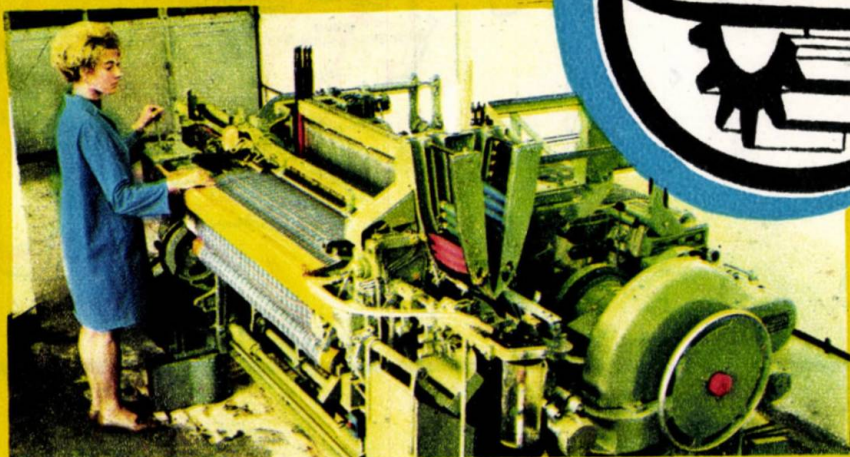
Acestea sînt destinate țeserii firelor de lână cardată pleptănată și celofibră.

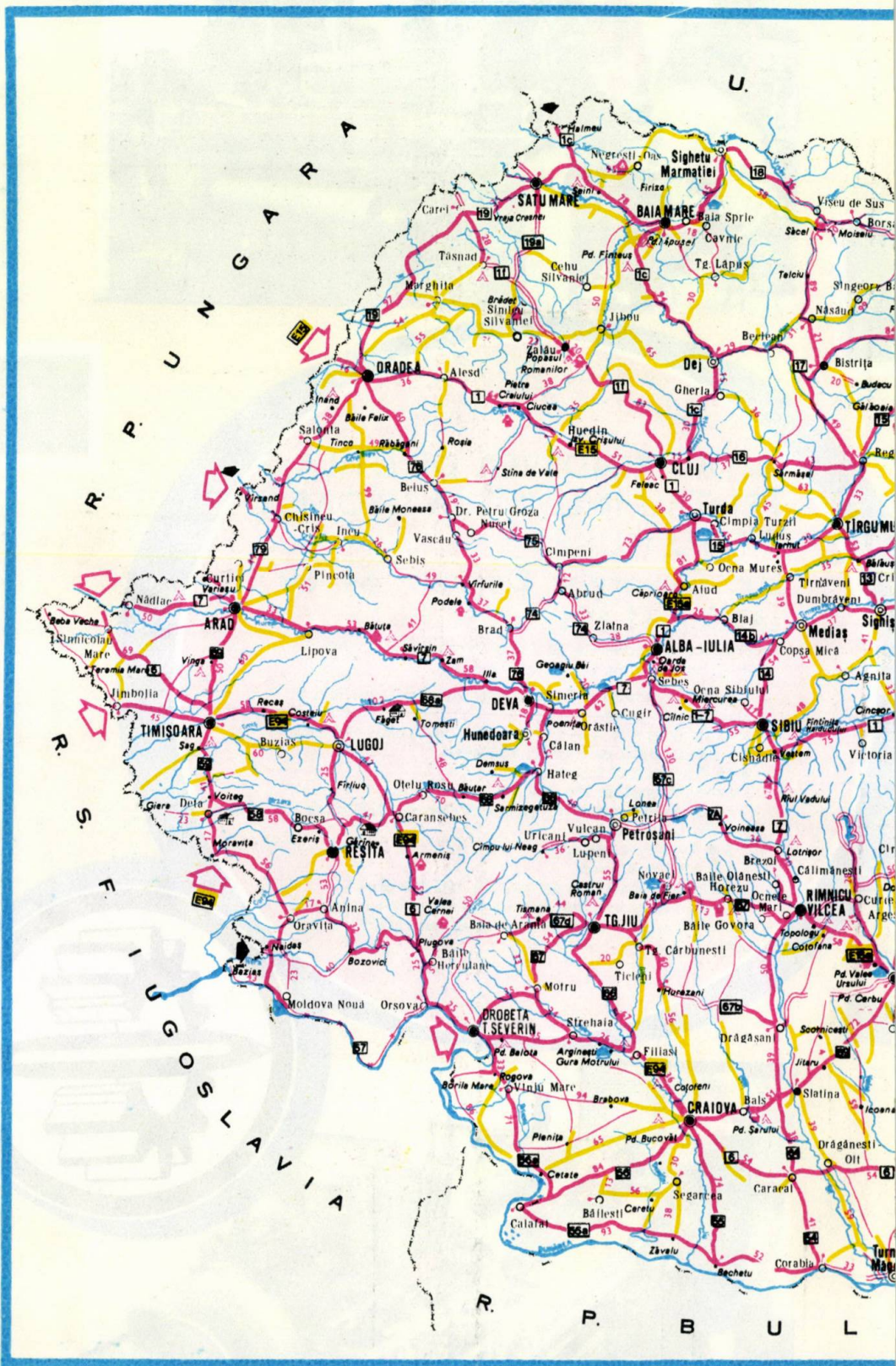
T 3 B 1x1 cu o culoare

T 3 B 4x1 cu 4 culori.

Lățimea în spaț este de 120, 130, 160, 180 cm.

Se execută mai multe variante constructive cu comanda țelor cu camă interioară, exterioară sau ratieră cu ridicare dublă.





REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA

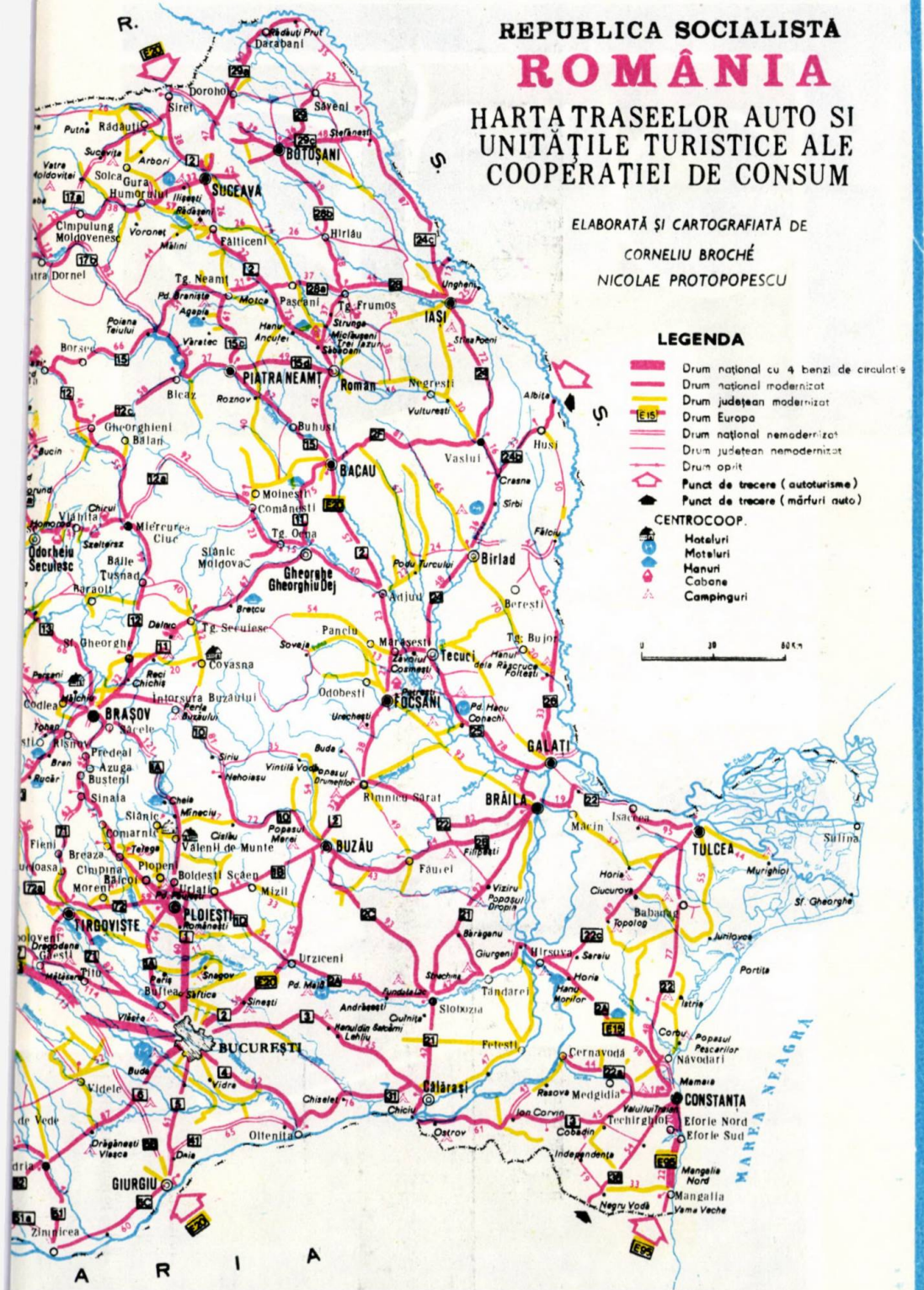
HARTA TRASEELOR AUTO SI UNITĂȚILE TURISTICE ALE COOPERĂȚIEI DE CONSUM

ELABORATĂ ȘI CARTOGRAFIATĂ DE
CORNELIU BROCHÉ
NICOLAE PROTOPODESCU

LEGENDA

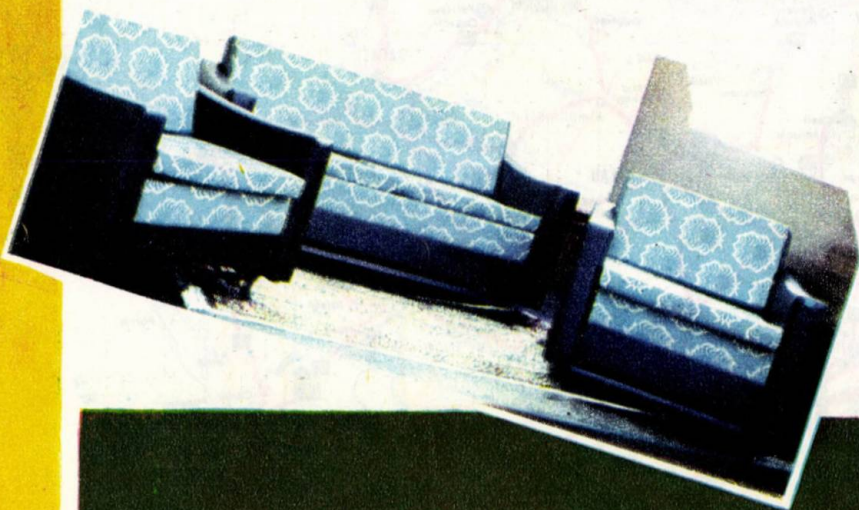
- Drum național cu 4 benzi de circulație
- Drum național modernizat
- Drum județean modernizat
- Drum Europa
- Drum național nemodernizat
- Drum județean nemodernizat
- Drum oprit
- ◻ Punct de trecere (autoturisme)
- ◻ Punct de trecere (mărfuri auto)
- CENTROCOOP.**
- ◻ Hoteluri
- ◻ Moteluri
- ◻ Manuri
- ◻ Cabane
- ◻ Campinguri

0 10 20 40 km



GARNITURĂ DE HOL

Tomis



Garnitura pentru hol «TOMIS», realizată la nivelul exigențelor moderne, este deosebit de confortabilă și elegantă.

Compusă dintr-o canapea extensibilă și două fotoli-pet, garnitura de hol «Tomis» se poate amplasa cu ușurință în spații limitate, sporind sensibil gradul de confort al locuinței dv.

«TOMIS», un produs al întreprinderilor Ministerului Economiei, Comerțului și Materialilor de Construcții



ÎNTRERINDEREA ELECTRO-MUREȘ DIN TÎRGU MUREȘ

str. Kossuth L. Nr. 112-114
telefon 11817 - telex 035249

execută și livrează:

- mașini de calculat electromecanice cu 2 și 3 operații
- mașini de calculat manual cu 4 operații
- conducte pentru instalații electrice fixe
- cordoane pentru instalații electrice mobile
- conducte și cabluri pentru telecomunicații
- cordoane cu prize și fișe bipolare
- antene de televiziune pentru canal 1—12, antene de televiziune colective, antene de televiziune de cameră
- încălzitoare în tub pentru scopuri industriale
- fiare de călcat electrice cu și fără termoregulator
- plite electrice cu și fără limitator de temperatură
- radiatoare electrice
- onduloare electrice pentru păr
- papuci de cabluri
- bare capsulate de distribuție a energiei electrice
- cutii terminale pentru interior și exterior
- manșoane de legătură și de derivație.

* * *

Produsele sînt bine apreciate, atît pe piața internă cît și în 23 de țări de pe patru continente.





ARTA STICLĂRIEI ȘI A PORTELANULUI LA EĂ ACASĂ

Complexul de Sticlărie și Faianță
din Sighișoara produce pentru
consumul intern și export

OBIECTE DE UZ CASNIC ȘI ORNAMENTALE
din faianță:

— servicii de masă executate artistic pentru 6 persoane,
farfurii întinse, farfurii adînci, castroane, platouri!

CĂNI, VAZE ȘI BIBELOURI

STICLE DE AMBALAJ

CĂNI ORNAMENTALE PENTRU BERE ȘI VIN

Măiestria specialiștilor de la Sighișoara o constituie însă
bibelourile, statuetele și serviciile de ceai și cafea aurite
executate cu mare sensibilitate artistică.

COMPLEXUL DE STICLĂRIE ȘI FAIANȚĂ
SIGHIȘOARA

Str. Mihai Viteazul, nr. 99 Jud. Mureș



GRUPUL INDUSTRIAL DE LACURI ȘI VOPSELE

București, bd. Ion Șulea 309, sector 4,
tel. 43.34.75

Produce prin unitățile sale:

- UZINA POLICOLOR — București — bd. Ion Șulea 309
- UZINA SINTEZA — Oradea — str. Chimiei 3—7
- UZINA AZUR — Timișoara — str. Penes Curcanul 5
- UZINA SOLVENTUL — Timișoara — spl. N. Titulescu 31

EMAILURI CU USCARE LA CUPTOR

Pentru acoperirea suprafețelor metalice la: autoturisme, electromotoare, aparate de uz casnic, autobuze, autocamioane etc.

EMAILURI CU USCARE LA AER

Pentru industria mobilei, industria construcțiilor de mașini: automobile, tractoare, utilaje electrocasnice etc.

VOPSELE PENTRU CONSTRUCȚII

Pentru finisarea construcțiilor de zidărie în interior și exterior.

RĂȘINI POLIESTERICE NESATURATE

Pentru lacuri de mobilă și pentru prelucrarea în industria maselor plastice.

GRUNDURI SOLUBILE ÎN APĂ

Aplicabile prin procedeul: imersie, flow-coating, stropire.

CERNELURI DE TIPAR

PLASTIFIANȚI

SOLVENTI





TELEFOANE ȘI... CONFUZII

- Alo! 11.91.71? «CICLOP»-ul?
- Da!
- Pe șoseaua București-Ploiești, la km. 35, un «Renault» a fost grav ciocnit; caroseria complet mutilată... (S-ar putea să fie și «Dacia 1300», «Lancia», un «Volkswagen», un «Ford», un «Opel» sau un «NSU»).
- Pe bd. Magheru 6—8 vă dăm o mașină nouă.
- Cuum???

- Alo! 31.26.30? «CICLOP»-ul?
- Da!
- Pe șoseaua București-Alexandria, la km. 13, un «Fiat» 850 a fost proiectat de-o basculantă într-un copac. Cea mai rămas din el...
- Pe str. Bujoreni, la nr. 3—5 (Drumul Taberei) vă dăm o mașină nouă.
- Daaa...?

- Alo! 41.01.79? «CICLOP»-ul?
- Da!
- La Arcul de Triumf, dintr-un «Moskvici» (s-ar putea să fie și o «Volgă», o «Skodă» sau o «Warszawă») n-a mai rămas mare lucru. S-a «sărutat» cu un autobuz. Cum pot...?

- Pe șoseaua Giurgiului la nr. 260, vă dăm o mașină nouă
- Poftim???

Desigur o glumă. Dar una bună. «CICLOP-ul» vă oferă tot mașina dv., dar de nerecunoscut față de ceea ce rămăsese după accident. De aici și confuzia pe care o va risca amicul dv., crezând că după accident v-ați cumpărat una nouă.

ALGOCALMINE ȘI... ABONAMENTE

La originea durerilor de cap, înregistrate în actuala civilizație, stă și problema parcării autoturismului.

Algocalminul este excelent... Dar un abonament anual este formidabilul antidot, care vă scutește, pe timp de un an, de problema parcării autoturismului dv.

Parkingul din Piața Nicolae Bălcescu (hotel «Intercontinental») vă mai oferă servicii de: spălat exterior, interior, gresat, schimburi de ulei, reglaje mecanice.

ÎNTRU 1.IV. ȘI 31.X., ÎN FIECARE AN...

...în străzile Cap. Ruică (cartierul Baba Novac) și între Girle nr. 5 (intrarea Nestorel — Splaiul Unirii — Podul Mărășești) autoturismului dv. se face toaleta completă: Spălat-Gresat-Schimbarea uleiului.



PREPARAȚII

Acasă sau în drume-
ții un desert delicios
și ușor de improvisat



CIMP
BUCUREȘTI

corn flakes



**FABRICA DE UTILAJE ȘI PIESE
DE SCHIMB METALOTEHNICA
TG. MUREȘ, STR. GHEOR-
GHE DOJA 155, TEL: 13 580-
13 582, TELEX 035 243**

Preocupările specialiștilor fabricii se reflectă în realizări care au depășit, în câțiva ani doar, cele mai optimiste previziuni.

Astfel, au fost asimilate tipuri noi de mașini de tricotat, de cusut și bobinat piese de schimb pentru industria de tricotaie, confecții și pielărie și, în mod curent, se lucrează la modernizarea tipurilor de mașini existente în programul de producție al uinei.

Prin concepție și proiectare proprie, se execută utilaje pentru turnătorie de precizie cu modele fuzibile și aparaturi de control-comandă a proceselor de tratament termic.

Activitatea METALOTEHNICII din Tg. Mureș se desfășoară pe planuri multiple, de la producerea de utilaje la prospectarea și cercetarea aplicativă pentru toate întreprinderile din sistemul Ministerului Industriei Ușoare.

Înarmați cu experiență dobândită în institutele de cercetări din Franța, R.F. a Germaniei, Ungaria, Japonia etc., specialiștii de la METALOTEHNICA Tg. Mureș au pus în exploatare un aparat pentru controlul structural al oțelurilor pe baza proprietăților magnetice și au elaborat un procedeu de nitrurare moale în atmosferă controlată, care determină o creștere însemnată a rezistenței la uzură a organelor de mașini confecționate chiar din oțeluri nealiat.

Aplicarea acestor metode de tratament termochimic asigură mari economii la consumurile de oțel aliat și reduceri la costul manoperei la cilindrii și paturile de ace, la mașinile de tricotat. Adaptarea celor mai moderne teorii, confirmate științific în producția mondială, asigură produselor METALOTEHNICA calitate și eficiență superioare.

I.C.R.T.I. — BUCUREȘTI CONFECȚII BĂRBĂTEȘTI

Un centimetru de elastic pentru toate conformațiile? Nui!

Un sistem modern de croială și construcție a confecțiilor bărbătești, cu patru categorii. Micul alfabet al confecțiilor ține seama de orice conformație a corpului.

- A. Tipul slab. Grosime 42—54. (Etichete galbene).
- B. Tipul normal. Grosime 42—58 (Etichete verzi).
- C. Tipul plin. Grosime 46—58 (Etichete albastre).
- D. Tipul corpulent. Grosime 50—60 (Etichete roșii).

● Noul sistem de croială și construcție a confecțiilor bărbătești oferă cumpărătorilor avantajul de a-și alege costume moderne, elegante, exact pe măsură.

● Confecțiile de gata A,B,C sau D înseamnă economie de timp și de bani.

● Pentru eventualele retușări, călcare etc., servicii gratuite.





**COMBINATUL DE ÎNGRĂȘĂMINTE AZOTOASE
DIN TÎRGU MUREȘ**

Str. Gheorghe Doja nr. 300

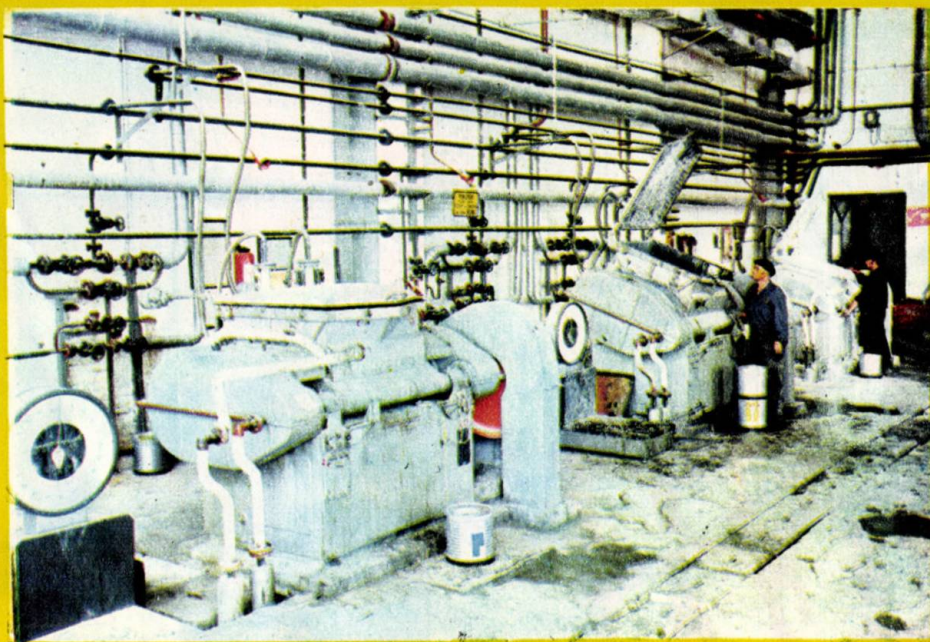
Telefon 14614—14619

Telex: 011246

produce și livrează:
amoniac sintetic și azotat
de amoniu granulat ne-
aglomerabil (îngrășămint)
cu un conținut total de
33,5% azot.

**COMBINATUL
DE ÎNGRĂȘĂMINTE
AZOTOASE
TÎRGU MUREȘ
ROMÂNIA**





ACȚIUNI EFICIENTE ÎMPOTRIVA COROZIUNII

Măsurile luate pentru înlăturarea efectelor distructive ale coroziunii sau micșorarea lor sînt concretizate în dezvoltarea **UZINEI DE PROTECȚII ANTI-COROZIVE ȘI UTILAJE SPECIALE** din București, bd. Ion Șulea nr. 313, care va produce o gamă variată de materiale și utilaje anticorozive, va antrena o colaborare strînsă cu institutele de cercetări și proiectări uzinale sau cu oamenii de știință din învățămîntul superior și, mai ales, va asigura crearea unor contingente de cadre specializate în această problemă.

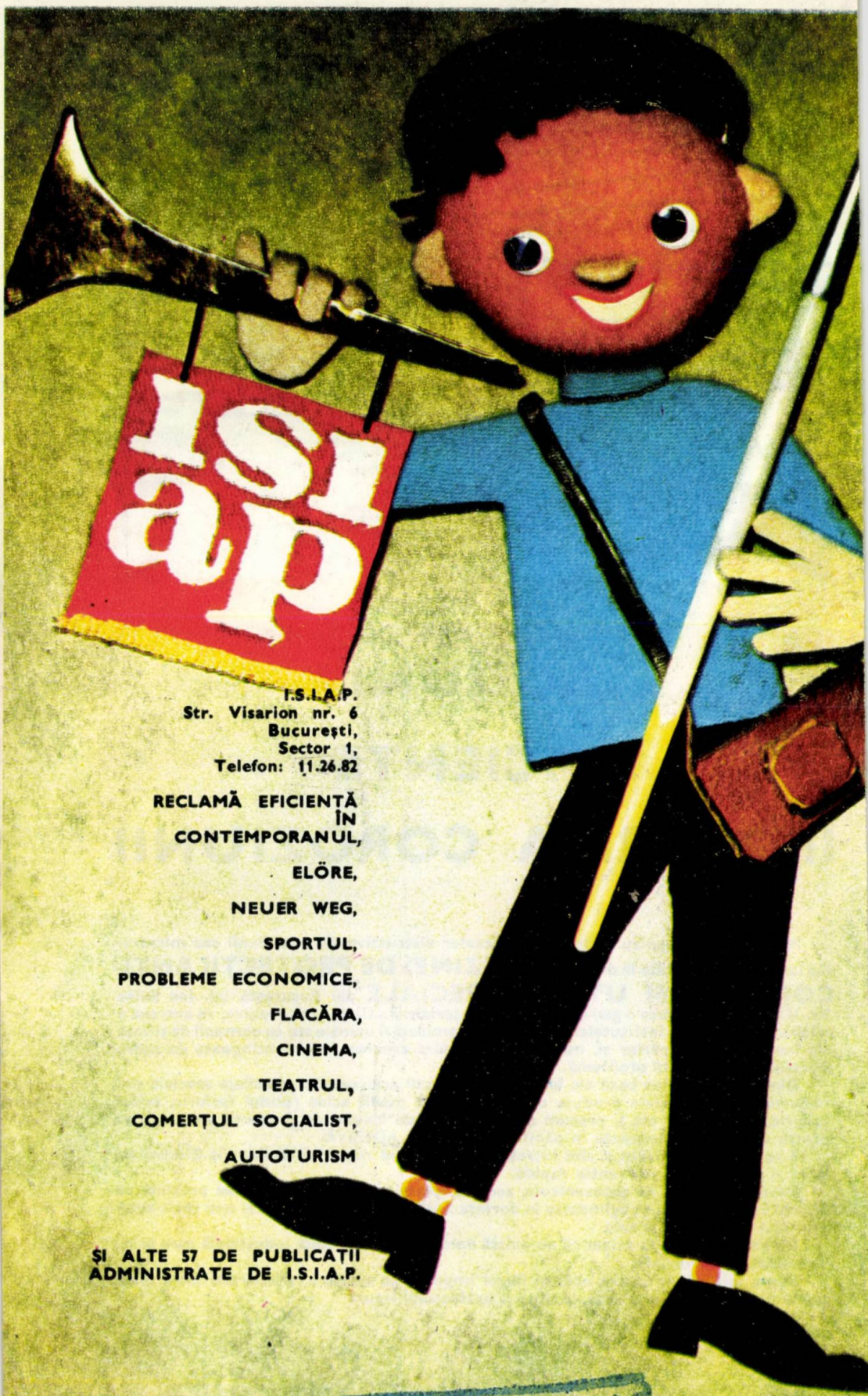
Dintre acțiunile de bază ale Uzinei de protecții anticorozive și utilaje speciale sînt remarcabile materialele produse cu rezistență la medii acide (acidul fosforic, acidul sulfuric, clorosodice etc.), precum și executarea de lucrări de protecții anticorozive pentru conductele îngropate în pămînt, cu **BANDA ADEZIVĂ**.

S-au dovedit eficiente și sînt întrebuițate la scară republicană Benzile Electroizolante și Benzile de intervenție rapidă.

Pentru posesorii de autovehicule, această latură a programului uzinei prezintă un interes deosebit, care se oglindește în dorința fiecăruia de a conserva cît mai mult autovehiculul și instalațiile sale.

De altfel, trebuie precizat că nu există domeniu de activitate industrială care să nu fie afectat de coroziune.

Lupta inițiată în contra acestui flagel impune, de aceea, o colaborare între toate aceste domenii pentru aflarea, la timp, a antidotului sigur.



I.S.I.A.P.
Str. Visarion nr. 6
București,
Sector 1,
Telefon: 11.26.82

RECLAMĂ EFICIENTĂ
ÎN
CONTEMPORANUL,
ELÖRE,
NEUER WEG,
SPORTUL,
PROBLEME ECONOMICE,
FLACĂRA,
CINEMA,
TEATRUL,
COMERTUL SOCIALIST,
AUTOTURISM

ȘI ALTE 57 DE PUBLICAȚII
ADMINISTRATE DE I.S.I.A.P.

Biblioteca ASTRA
— SIBIU —

REVISTA TUTUROR
AUTOMOBILIȘTILOR!

AUTO *turism*

REVISTĂ EDITATĂ DE AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

• noutăți tehnice • sport și turism automobilistic • cele
mai importante evenimente automobilistice interne și
internationale • sfaturi practice • activitatea Auto-
bil Clubului Român • ași ai volanului • marile curse
automobilistice • meteo-turism • auto-album.

32 de pagini, 5 lei exemplarul



Nu uitați: reînnoiți-vă din vreme abonamentul la revista AUTO
TURISM. Abonamentele se primesc la oficiile poștale, factorii
poștali și difuzorii din întreprinderi și instituții.

**almanah
auto '73**

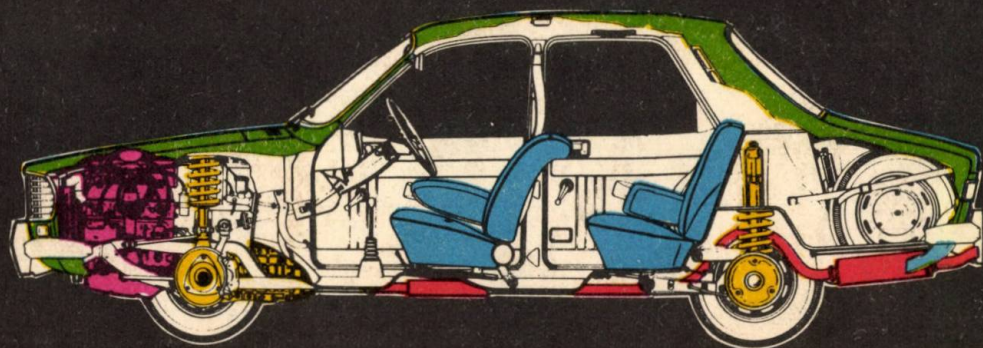
EDITAT DE REDACȚIA
REVISTEI «AUTO TURISM»

REDACTORI RESPONSABILI:

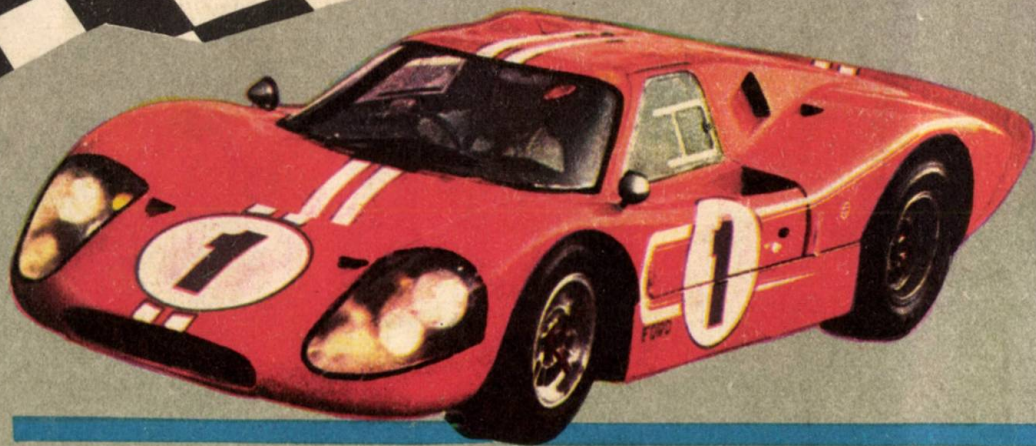
— VASILE DOCHIA
— DUMITRU LAZĂR

Prezentarea artistică: NICOLAE NOBILESCU
Prezentarea tehnică: D. NIȚĂ

TIPARUL: COMBINATUL POLIGRAFIC «CASA SCÎNTEII»



almanah auto '73



lei 12